



Universidade Federal do Rio de Janeiro
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-Graduação em Urbanismo - Prourb

Ruptura e Contiguidade

a cidade na incerteza

TESE DE DOUTORADO EM URBANISMO

Sérgio Ferraz Magalhães
Orientadora:

Profa. Dra. Denise B. Pinheiro Machado

dezembro de 2005

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

Universidade Federal do Rio de Janeiro
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-Graduação em Urbanismo-Prourb

ruptura e contigüidade

a cidade na incerteza

Tese de Doutorado em Urbanismo

Sérgio Ferraz Magalhães

Orientadora: Professora Doutora Denise Barcellos Pinheiro Machado

Rio de Janeiro, dezembro de 2005.

© 2005 Sérgio Ferraz Magalhães
Programa de Pós-Graduação em Urbanismo
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Universidade Federal do Rio de Janeiro
Av. Brigadeiro Trompowski, s/n
Edifício da FAU – 5º andar
Cidade Universitária – Ilha do Fundão
21491-590 Rio de Janeiro – RJ – Brasil
Tel. 55 21 2598 1991/1975
[http:// www.fau.ufrj.br/prourb](http://www.fau.ufrj.br/prourb)

M188r Magalhães, Sérgio Ferraz.
Ruptura e contigüidade : a cidade na incerteza / Sérgio
Magalhães Ferraz.– 2005.
258 f. : il. ; 30 cm.

Orientador: Denise Barcellos Pinheiro Machado.
Tese (Doutorado em Urbanismo)–Universidade
Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.
Bibliografia: f. 227-236

1. Urbanismo . 2. Cidades e vilas. 3. Rio de Janeiro (RJ)
– Teses. I. Machado, Denise Barcellos Pinheiro. II.
Universidade Federal do Rio de Janeiro. Programa de Pós-
Graduação em Urbanismo. III. Título.

CDD: 711

RUPTURA E CONTIGÜIDADE – A CIDADE NA INCERTEZA

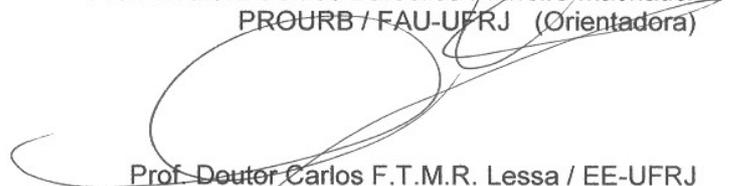
SÉRGIO FERRAZ MAGALHÃES

Tese de Doutorado submetida ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo - PROURB, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de Doutor em Urbanismo.

Aprovada por:



Prof. Doutora Denise Barcellos Pinheiro Machado/
PROURB / FAU-UFRJ (Orientadora)



Prof. Doutor Carlos F.T.M.R. Lessa / EE-UFRJ



Prof. Doutora Maria Alice Rezende de Carvalho / IUPERJ-UCAM



Prof. Doutora Lúcia Maria Sá Antunes Costa / PROURB / FAU-UFRJ



Prof. Doutora Rosângela Lunardelli Cavallazzi / PROURB / FAU-UFRJ

Rio de Janeiro
22 de dezembro de 2005

Resumo

Esta tese pretende abordar a *noção da contigüidade* como um instrumento privilegiado de trabalho para o urbanismo contemporâneo.

A contigüidade é um conceito construído pelo autor, e apresenta-se em sintonia com a noção contemporânea de futuro constituído na incerteza. Ela se opõe ao conceito de ruptura, baseado na idéia de um futuro permanentemente róseo, que prevaleceu na construção do urbanismo moderno.

A contigüidade está referenciada à transformação da cidade. Trata-se, portanto, de uma noção de interesse para a mudança de uma situação ambiental existente por uma outra a ser construída. O seu fato gerador é a inserção, na cidade, de um elemento de natureza física que a modifica morfológicamente, mas que o faz a partir do reconhecimento das pré-existências ambientais e culturais.

Sua dimensão espacial é constituída pela forma, pelo uso ou função, e por seus desdobramentos, historicamente produzidos, de natureza semiológica, ou seja, a memória e o significado. Tratando-se de uma inserção na cidade, ela também se constitui na dimensão política, na qual a interação e a participação são os principais elementos.

Para evidenciar as expressões da contigüidade, foi feito o cotejo entre os elementos que a constituem e a prática urbanística. Foram avaliadas experiências de algumas cidades escolhidas, centrando-se, grande parte da análise, na cidade do Rio de Janeiro, que oferece ampla diversidade ambiental e cultural e, simultaneamente, facilidade no recolhimento das informações. Não se pretende, contudo, vincular a contigüidade a um determinado contexto urbano.

Finalmente, considera-se que a cidade adentrou o cenário contemporâneo sem a possibilidade de reducionismo; seu estatuto não é o da simplicidade. Nenhuma resposta única poderá satisfazer sua complexidade conquistada. Não obstante, é indispensável que se procurem as respostas. Esta tese se incorpora a esse esforço.

Abstract

This thesis intends to approach the notion of contiguity as an instrument of privileged work for contemporary urbanism.

Contiguity is a concept, constructed by the author, and is in harmony with the contemporary notion of a constituted future of uncertainty. It opposes the concept of rupture, based on the idea of a permanent rosy future, which prevailed in the construction of modern urbanism.

Contiguity is referenced in the transformation of the city. Therefore, it is the interest for change of an existing environmental situation for another that is to be constructed. Its driving factor is the insertion, in the city, of an element of physical nature that modifies it morphologically, but does so based on the recognition of environmental and cultural pre-existences.

Its spatial dimension is constituted by the form, by the use of the function, and by the unfolding, historically produced, of semiological nature, that is, the memory and meaning. As the spatial dimension is an insertion in the city, it also constitutes a political dimension, in which interaction and participation are the main elements.

To show the expressions of contiguity, the author makes a comparison among the elements that constitute contiguity and the urbanistic practice. The experiences of some chosen cities were assessed, but a large part of the analysis was centered on the city of Rio de Janeiro, which not just offers ample environmental and cultural diversity, but also provides an easy collection of information. It has to be noted, however, that contiguity can be referred to in any urban context.

Finally, the author considers the city's emergence into the contemporary scenario without the possibility of reductionism; its statute is not simplicity. Not only one answer can possibly satisfy such an achieved complexity. Notwithstanding, it is indispensable to look for answers. This thesis collaborates on this effort.

Agradecimentos

*Separe o que possa ser aproveitado e mande.
Sobretudo, as formas em que o sonho de alguns se cristalizou.*¹

Este trabalho foi realizado entre os anos de 2002 e 2005, junto ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Durante o segundo semestre de 2004, fui acolhido na École d'Architecture de Paris Belleville/École Doctorale Ville et Environment da Universidade de Paris 8, em estágio de doutorado-sanduiche com bolsa da CAPES/MEC, no âmbito do acordo de cooperação acadêmica CAPES/COFECUB.² Meus agradecimentos iniciais são dirigidos a essas instituições, seus dirigentes, corpos docentes, colegas e funcionários.

Preciso destacar, porém, desde logo, o apoio do professor Philippe Panerai, da École d'Architecture de Paris Malaquais, como co-orientador durante o estágio de doutorado-sanduiche. E, por tudo, desde o ingresso no Curso de Doutorado até os últimos acertos de redação da tese, e evidentemente pela orientação segura e estimuladora, crítica e amiga, meus agradecimentos são dirigidos especialmente à minha Orientadora, professora doutora Denise Barcellos Pinheiro Machado, do PROURB/FAU-UFRJ.

O argumento da tese e sua fundamentação empírica foram construídos paulatinamente, na prática profissional, mas, também, em debates acadêmicos e políticos. Sim, esta tese teve como motivação inicial a cidade do Rio de Janeiro, onde exerço minha profissão, e a constatação das suas imensas possibilidades, nem sempre aproveitadas convenientemente. Ao contrário, observei que, em grande parte, as dificuldades da cidade baseavam-se em desdobramento de questões doutrinárias do urbanismo, que ofereciam problemas quando objetivavam soluções, mesmo quando revestidas das melhores, mais puras e mais generosas intenções. Essa motivação inicial foi embalada durante vários anos até que teve a possibilidade de ser aprofundada na tese.

Meus agradecimentos, assim, têm que necessariamente abranger muitíssimas pessoas e instituições que contribuíram ao longo desse processo. Não o posso fazer sem omitir muitas delas, talvez em número maior do que o daquelas que alcançaria listar. Aos colegas e amigos de todos esses tempos, que gostaria de representar em

¹ Anibal Machado. *Iniciativas. Cadernos de João*. 1957.

² Acordo de cooperação acadêmica CAPES/COFECUB n° 433/03, entre o PROURB - Programa de Pós-graduação em Urbanismo - FAU/UFRJ e o DEA – Projet Architectural et Urbain / Ecole Doctorale Ville et Environment da Universidade de Paris 8, intitulado: "Pensando o urbanismo do século XX: teorias, práticas e métodos", sob coordenação brasileira da Prof. Denise B. Pinheiro Machado e coordenação francesa do Prof. Yannis Tsiomis.

Luiz Paulo Conde, eu agradeço pelo apoio, pelo estímulo e pela contribuição, que evidentemente se fez não apenas ampla, mas fundamental.

Sou profundamente agradecido às equipes em que trabalhei nesses últimos vinte anos, quando, penso, o tema foi gestado mais de perto. Refiro-me aos colegas das Secretarias municipais de Desenvolvimento Urbano do Rio de Janeiro (1986-1988) e de Niterói (1989-1992); do Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos; da Secretaria Municipal de Habitação do Rio de Janeiro (1993-2000); da Secretaria de Estado de Projetos Especiais (2001-2002) e de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano (2003-2005), ambas do Estado do Rio de Janeiro.

Mas o que seriam essas instituições e suas equipes se os trabalhos que realizaram não estivessem impregnados dos sonhos e das lutas das comunidades a que se dedicaram? Sou, assim, muitíssimo agradecido a todos que interagiram conosco, sendo líderes políticos, líderes corporativos, líderes comunitários ou simples moradores dos loteamentos, favelas, conjuntos, bairros, onde a prática política da cidade se estabelece.

Gostaria de destacar, igualmente, duas outras instituições: a Escola de Comunicação da Universidade Federal do Rio de Janeiro (1989-1992), onde cursei, sem concluir, o curso de Mestrado em Teorias da Cultura, e o Instituto de Arquitetos do Brasil-RJ (1991), onde coordenei uma exposição coletiva sobre o Rio de Janeiro, que deu consistência a algumas das questões desenvolvidas mais à frente.

Agradeço à minha família, por tudo. À minha mulher, Andy, que, ao me acompanhar, perdeu muito, em lazer, tranquilidade, conforto cotidiano; aos meus filhos, Pedro, Tiago, Aninha e Rodrigo. Agradeço à Malú, pelos sorrisos que enchem a alma. À minha Mãe, Zorinha, pelo incentivo, sempre.

Agradeço a quem diretamente me ajudou na elaboração da parte final desta tese. Ao arquiteto André Luiz Pinto, indispensável na produção e nos comentários; ao designer Pedro Petrik, na comunicação gráfica; à arquiteta Ana Luiza Petrik, pelos comentários ao texto e observações de iconografia; à professora e amiga Ceça Guimaraens, pela crítica, sempre animadora, essencial; ao professor Sérgio Lamarão, pela revisão de texto.

Finalmente, agradeço aos professores que compuseram as bancas de Qualificação (2004) e Final (2005) – professores-doutores Denise Barcellos Pinheiro Machado, Carlos Lessa, Maria Alice Rezende de Carvalho, Rosângela Lunardelli Cavallazzi, Lúcia Maria Sá Antunes Costa, Roberto Segre e Heloisa Buarque de Hollanda (suplente) e Rachel Coutinho Marques da Silva (suplente) –, tanto pelo incentivo como pelos comentários formulados, que, por certo, permitirão uma revisão em benefício da contigüidade.

Sumário

| | |
|---------------------------------------------------------------|------------|
| Introdução | 03 |
| | |
| <i>Capítulo 1</i> | |
| Precedentes da contigüidade | 11 |
| | |
| 1.1 O tempo e o futuro. | 13 |
| 1.1.1 O tempo é uma construção transitória. | 15 |
| 1.1.2 O futuro é o lugar da felicidade? | 19 |
| 1.2 As respostas ao futuro | 24 |
| 1.2.1 A crítica à cidade existente. O sonho da superação | 26 |
| 1.2.2 A ruptura com a cidade. Os modelos da perfeição | 28 |
| 1.2.3 A defesa da cidade existente. Os modelos da diversidade | 51 |
| 1.2.4 A afirmação da cidade. A cidade como instância pública | 58 |
| | |
| <i>Capítulo 2</i> | |
| O que se entende por contigüidade | 67 |
| | |
| 2.1 Acepção | 68 |
| 2.2 A constituição da contigüidade | 72 |
| 2.2.1 Dimensões espaciais | 73 |
| 2.2.1.1 Inserções de natureza morfológica. | 79 |
| Expansão | 80 |
| Concentração | 83 |
| Escala | 86 |
| As infra-estruturas | 90 |
| 2.2.1.2 Inserções de natureza funcional. | 91 |
| 2.2.1.3 Inserções de natureza semiológica. | 93 |
| Memória | 93 |
| Significado | 95 |
| 2.2.2 Dimensões Políticas | 99 |
| 2.2.2.1 Interação e diversidade. A urbanicidade. | 99 |
| 2.2.2.2 Participação. A construção compartilhada. | 102 |

Capítulo 3

Como se expressa a Contigüidade

111

| | | |
|------------|-----------------------------------------------|------------|
| 3.1 | Forma | 113 |
| 3.1.1 | Concentração | 114 |
| 3.1.1.1 | Concentração inter-regiões. | 114 |
| | A anulação das centralidades. Cerdà. | 119 |
| | O fortalecimento da centralidade. Haussmann. | 124 |
| | A desconstrução da centralidade. Lúcio Costa. | 127 |
| 3.1.1.2 | Concentração intra-bairro. | 133 |
| | Vazios urbanos. | 133 |
| | Ocupação de área ociosa. | 134 |
| | Renovação urbana e ruptura. | 139 |
| | Ocupação de áreas subaproveitadas. | 143 |
| 3.1.2 | Expansão | 145 |
| 3.1.2.1 | Expansão e ruptura. | 146 |
| | A dispersão celular suburbana | 147 |
| | Isolamento e pertencimento ao lugar | 151 |
| | O subúrbio irregular | 153 |
| | A expansão precursora | 155 |
| 3.1.2.2 | Expansão e contigüidade. | 160 |
| 3.1.3 | Adensamento. Densidades em combinação | 164 |
| | Concentração e expansão no Rio de Janeiro | 165 |
| 3.1.4 | Escala | 173 |
| 3.1.4.1 | Escala Urbanística | 173 |
| | Escala territorial ou escala da cidade | 173 |
| | Escala do bairro | 181 |
| | Escala da rua | 185 |
| 3.1.4.2 | Escala edilícia | 187 |
| | Escala de imposição | 189 |
| | Escala de adequação | 191 |
| | Escala de submissão | 193 |
| 3.2 | Significado e Memória | 195 |
| 3.2.1 | Insuficiência da forma sobre o significado | 196 |
| 3.2.2 | Memória coletiva e 'alma do lugar' | 201 |

| | |
|-------------------------------------------------|-----|
| 3.2.2.1 Construção da memória do paraíso | 202 |
| 3.2.2.2 Desconstrução da memória | 203 |
| 3.3 Conclusões | 205 |
| | |
| Considerações finais | 213 |
| | |
| Referências Bibliográficas | 225 |
| Fonte das Ilustrações | 237 |
| Anexo: Figuras, Gráficos e Tabelas | 243 |

Nós podemos afirmar, hoje, que nossas cidades serão mais agradáveis e mais igualitárias no futuro?

Entre os modernos, a resposta seria afirmativa, com convicção. Todavia, em nossa contemporaneidade, a resposta terá que ser ponderada entre diversos fatores. Mais adequadamente, a melhor resposta será a dúvida.

A confiança em um futuro róseo prevaleceu ao longo de quase dois séculos e estabeleceu a base ética sobre a qual se estruturou o projeto urbanístico moderno de ruptura com a cidade existente.

No entanto, com o advento da incerteza, sabemos que o futuro poderá ser melhor do que hoje, ou poderá ser pior; de qualquer modo, ele não será homogêneo nem será o mesmo para todos.

O nosso futuro não tem mais a dimensão do universo.

No seu destino não se encontra, necessariamente, o paraíso. Assim sendo, não existem mais as condições éticas que apoiavam o menosprezo pela herança ambiental e cultural.

A idealização dos modernos de ruptura com a cidade herdada e de imposição de uma nova cidade perfeita, ordenada, não é mais concebível, e sequer é desejável.

O tempo, agora, é de reconhecimento das pré-existências. É tempo da contigüidade.

Introdução

Esta tese tem como base a cidade existente e objetiva configurar um quadro teórico que contribua para a reflexão sobre as possibilidades do urbanismo contemporâneo.

A noção da *contigüidade* será o instrumento utilizado para se alcançar esse objetivo. Tratada como expressão do reconhecimento das pré-existências ambientais e culturais da cidade, a “contigüidade”¹ envolve a valorização dos espaços, das escalas e dos usos produzidos pela coletividade ao longo do tempo, e defende que a modificação desses elementos deva se dar em progressiva desaceleração. Ela se apresenta, portanto, em oposição ao caminho da ruptura, que prevaleceu na construção do urbanismo moderno.

O reconhecimento das pré-existências é uma nova conformação da ética contemporânea.² Porém, evidentemente, tratando-se a cidade de um artefato da cultura, seus constituintes e suas expressões não se apresentam em uma simplificação esquemática. Ao contrário, é própria das construções históricas uma teia superposta que pode lhe embaralhar a percepção, mas que, depuradas pelo tempo – e pela distância –, podem denotar a complexidade em que se estruturaram.

Não obstante essa compreensão, também é própria do desvendamento das complexidades a necessidade de contraposição através de modelos teóricos que permitam a estruturação de elementos mais simples de análise. É claro que esse proceder é eivado de dificuldades. Mesmo assim, porém, é preciso enfrentar o risco – e este é o caso da presente pesquisa.

A primeira simplificação que precisamos fazer será situar a cidade em dois conceitos: a *cidade moderna* e a *cidade contemporânea*. Ora, a cidade é uma continuidade histórica, mesmo quando conformada, majoritária e estruturalmente, pela ruptura em relação às precedências. No entanto, é possível – e é necessário para o estudo –, que assim procedamos. Para isso, precisaremos abstrair as porções que se superpõem entre os dois conceitos e trabalhar apenas com os seus cernes.

¹ *Contigüidade* é um conceito originalmente elaborado por mim e apresentado para debate no Seminário Internacional Sobre Vazios Urbanos, promovido pela PCRJ-Lincoln Institute, e realizado em 1999. Ele está exposto, como tal, em Magalhães, S. *Sobre a Cidade – Habitação e democracia no Rio de Janeiro*. São Paulo, Pró-editores, 2002. Partindo dessa abordagem inicial, nesta tese ele será aprofundado por reflexão apoiada na revisão bibliográfica e na análise das idéias e formas expressas em realizações e modelos urbanísticos definidos.

² “A diferença entre Modernidade e Pós-modernidade é a *passagem da revolução à ética*” (Vaz, 2003:74) (grifo meu).

A 'cidade moderna', nesse quadro, é aquela que se constituiu segundo as forças vitais da industrialização, e se situa temporalmente a partir do século XIX. A 'cidade contemporânea', sua sucessora, é constituída com base nas grandes mudanças políticas, culturais e de produção experimentadas na segunda metade do século XX.

Sempre esquematicamente, com o objetivo de conformar o modelo teórico, cidade moderna pode ser correlacionada à noção de tempo/futuro decorrente da física newtoniana, na qual o tempo e o espaço são absolutos e o futuro se encontra no aperfeiçoamento pleno da sociedade moldada pela razão. Em contraponto, a cidade contemporânea pode ser referida à noção de tempo/futuro refeita pela teoria da relatividade e pela mecânica quântica, na qual tempo e espaço são relativos, individuais, e o futuro pode abrigar a incerteza.

Desse modo, a idealização dos modernos em relação ao urbano seria a construção da *cidade perfeita*. Nela, as relações funcionais estariam pré-definidas. Tratando-se de uma cidade da igualdade – igualdade à qual a razão inevitavelmente levaria, no futuro róseo –, a questão que se colocava era a de configurar o modelo urbanístico em que essas relações teriam possibilidade não apenas de se desenvolver, mas, também, de ajudar a construir a nova sociedade. Chamo a essas configurações idealizadas de *modelos da perfeição*.

No entanto, refeitas as possibilidades dessa idealização, a cidade contemporânea adentra o campo doutrinário tratando não mais da igualdade, mas das diferenças. Não sendo mais o futuro a garantia da felicidade, seria preciso refazer as antigas certezas e considerar a herança recebida, uma herança múltipla e variada. Chamo as configurações contemporâneas de *modelos da diversidade*.

A morfologia urbana apresenta também uma inflexão importante nessa contraposição entre a cidade moderna e a contemporânea. A *ruptura* com a cidade existente leva à composição de formas absenteístas em relação ao território e à cultura, tendendo, portanto, à busca do universal, do utópico – do sem lugar. Ao revés, o reconhecimento da experiência vivida conduz à interpretação dos valores construídos historicamente, daquilo que é enraizado na cultura, daquilo que permite a construção da identidade coletiva e fortalece a memória coletiva. A noção de *contigüidade* – não de continuidade – é mais propriamente a expressão dessa contemporaneidade.

Se a ruptura leva ao abandono do existente – ou à sua desconstrução –, ela é associável ao desadensamento e à expansão urbana em desarticulação com o tecido da cidade. Em contraponto, a contigüidade leva à valorização das precedências, à concentração em articulação com o tecido, e, portanto, ao adensamento.

Essas dimensões espaciais da cidade moderna ou da cidade contemporânea – tais como a forma urbana, o uso, o significado e a memória – são mediadas pela dimensão política, visto tratar-se, a cidade, de um artefato histórico. Nessa dimensão política, a cidade moderna se apresenta como uma idealização de relações entre iguais, enquanto que a cidade contemporânea se situa como relações entre diferentes. Ou seja, nesta última, o espaço urbano será o lugar da troca, do encontro, da interação; naquela, o espaço urbano não é vital e se apresenta como o cenário entre volumes.

Ainda na dimensão política, o modo de construção da cidade é distinto em uma e em outra. Na cidade moderna – alcançada a certeza do modelo ideal, perfeito, que se justificará no futuro eternamente róseo–, a produção da cidade se dará centralizadamente e, talvez, autoritariamente. A certeza nos conduz à imposição. Ao contrário, na cidade contemporânea, o lugar é o da dúvida, Por isso, nela a produção urbana precisa ter uma base de sustentação comum, minimamente consensuada: é uma construção compartilhada.

Nessa simplificação, a construção compartilhada e o espaço da interação são associáveis à contigüidade, enquanto que a produção centralizada e o espaço entre iguais serão correlacionáveis à ruptura.

A tese procurará desenvolver esse quadro esquemático sobre os elementos convergentes e divergentes em relação à cidade moderna e à cidade contemporânea – aqui esboçado, à guisa de introdução – sem, porém, deixar de constituí-lo como uma simplificação. Ele será apresentado como um modo de melhor configurar a noção da contigüidade como um instrumento útil para o urbanismo – ela, sim, o foco da pesquisa.

No primeiro capítulo, os **precedentes da contigüidade**, procuro situar as concepções de *tempo* e de *futuro* que foram hegemônicas nos últimos séculos para evidenciar a associação entre elas e o urbanismo. O interesse, para a tese, decorre da compreensão de que nesse vínculo se explicitam os fundamentos conceituais que estruturam a *noção de contigüidade*.

Na sua primeira parte, será visto que tempo e futuro são construções históricas, constituindo-se, ambas, portanto, em noções transitórias. Ao tempo absoluto de Newton, associado ao determinismo de Laplace, corresponde a noção de um futuro *permanentemente róseo*. As mudanças conceituais no âmbito da Física, com o advento da relatividade de Einstein e da teoria dos quânticos de Heisenberg, conduziram a uma noção de futuro caracterizada pelo *princípio da incerteza*.

Na segunda parte, procuro mostrar que a confiança em um futuro permanentemente róseo conduziu à busca por modelos urbanísticos que objetivavam à promoção da cidade perfeita – os *modelos da perfeição*. São avaliadas as contribuições dos principais pensadores do urbanismo moderno, atuantes entre o início do século XIX e meados do século XX. Para determinar a representatividade desse elenco, apoiei a escolha entre aqueles considerados como tal por um grupo de reconhecidos historiadores do urbanismo moderno. Esses pensadores não tratavam da cidade herdada, que imaginavam estar fadada à ruína. Para ela, reservaram a indiferença ou o desprezo. Tal entendimento conduziu (e justificou) a *ruptura* em relação às pré-existências.

Após a perda de vitalidade do conceito newtoniano, com a falta de confiança no futuro róseo, associa-se a revisão doutrinária da urbanística à incerteza. A cidade existente já não será destinada apenas à substituição por uma outra, perfeita; ao contrário, é possível encontrar nela valores espaciais e simbólicos que devem ser reconhecidos e preservados. É esse o entendimento da contigüidade.

No segundo capítulo, é explicitado, conforme seu título, **o que se entende por contigüidade**.

Sendo este conceito uma construção própria, são primeiramente abordadas as acepções do termo em algumas disciplinas, de modo a escoimá-lo de outras interpretações que não aquela adotada para a tese. A noção de contigüidade é cotejada, igualmente, com duas outras que lhe são correlatas e que se colocam em oposição entre si: continuidade e ruptura.

Na segunda parte, são destacados os elementos constituintes da contigüidade. Referenciada à transformação da cidade, contigüidade é uma noção de interesse para a mudança, para a troca de uma situação ambiental existente por uma outra a ser construída. O seu fato gerador é a *inserção*, na cidade, de um elemento de natureza física que a modifica morfologicamente, mas que o faz a partir do reconhecimento das pré-existências ambientais e culturais. Sendo primariamente uma inserção de ordem morfológica, tem *dimensões espaciais* reconhecíveis, em que se situam a própria forma, o uso ou função, bem como seus desdobramentos construídos historicamente de natureza semiológica, ou seja, o significado e a memória. Tratando-se, porém, de uma inserção na cidade, ela também se constitui na *dimensão política*. A interação (urbanicidade) e a participação (construção compartilhada) são as principais dimensões políticas de sua constituição.

Nesta parte do capítulo, são explicitados os elementos urbanísticos que compõem essas duas dimensões consideradas, de modo a permitir a montagem de

um quadro referencial para estudo específico das expressões da contigüidade, objeto do terceiro capítulo.

No terceiro capítulo, estudo **como a contigüidade se expressa**. Estabelecido o quadro referencial, são analisados os seguintes elementos:

a) *concentração*

O movimento de concentração pode se distribuir por todo o tecido urbano ou privilegiadamente em alguns bairros. Neste caso, poderá estar conduzindo ao fortalecimento das centralidades existentes ou servir à construção de novas centralidades.

O vínculo entre concentração e centralidade é avaliado através das experiências de *anulação de centralidade* [Barcelona-Cerdà], *fortalecimento de centralidade* [Paris-Haussmann] e *desconstrução de centralidade* [Rio de Janeiro/Barra da Tijuca-Lúcio Costa].

A contigüidade também se expressa na concentração intra-bairro, pelo aproveitamento dos vazios urbanos, pelo aumento de área de edificações já construídas e pela substituição dessas edificações por outras maiores. Essa expressão é concretizada no estudo de dois casos exemplares do Rio de Janeiro: o bairro de São Cristóvão e o aproveitamento dos vazios urbanos resultantes dos desmontes dos morros do Senado, Castelo e Santo Antônio.

b) *expansão*

O movimento de expansão é o segundo elemento de morfologia urbanística relacionado à ocupação do solo e de interesse para a contigüidade. Ele pressupõe uma articulação morfológica entre tecidos urbanos vizinhos e se expressa na relação entre os sistemas viários e entre os volumes construídos.

São estudados três casos exemplares: a dispersão celular suburbana e o subúrbio irregular [Barra da Tijuca e Zona Oeste], a expansão indutora de novos vazios urbanos [Macaé, Goiânia] e a expansão por articulação de sistemas viários [Complexo do Sapê -Madureira].

c) *escala*

A escala é o terceiro elemento de morfologia urbanística que também se relaciona à ocupação do solo e é de interesse para a contigüidade. Ela é tratada em duas partes: a relação de volumes edificadas com o território e a relação de volumes entre si.

A escala territorial é avaliada através do estudo de ocupação da ilha do Fundão e da Barra da Tijuca, ao passo que a escala de bairro terá como estudo a ocupação dos vazios dos morros do Castelo e de Santo Antonio, todos no Rio.

No caso da escala edilícia, são avaliados exemplos dispersos pela cidade, tais como o cotejo entre escalas no bairro do Leblon x Selva de Pedra.

d) *adensamento*

A relação entre os movimentos de concentração e de expansão, associado à escala, conduz a uma noção dinâmica de aproveitamento do solo, que designei por *densidades em combinação*. Assim, é a dinâmica do jogo das densidades no interior da cidade o que apóia o estudo da contigüidade.

Essa dinâmica é analisada através do estudo de ocupação do solo entre 1870 e 1996, no Rio de Janeiro, relacionando-a às densidades populacional e construída.

Fica demonstrado que, em meados do século XX, a dinâmica de expansão urbana e a sua correlação com a densidade evidenciam uma troca de modelos urbanísticos. O novo modelo, de ocupação extensiva e de baixo aproveitamento do solo, é compatível com o enfraquecimento da centralidade localizada no centro histórico, e associável a diversos fatores convergentes, entre os quais deve ser considerado o estabelecimento do urbanismo moderno como hegemônico na cidade, a partir de meados do século XX.

Concluindo o terceiro capítulo, é apresentada uma síntese das análises estudadas, na qual é feito o cotejo entre os conceitos relativos à contigüidade e a prática urbanística em cidades escolhidas. Foi possível compor um quadro teórico referencial, no qual se situam as características examinadas tanto da cidade moderna quanto da cidade contemporânea.

Também foi elaborado um quadro-síntese dos aspectos morfológicos estudados, grupando-os segundo o modelo urbanístico em que se situam. Dos componentes morfológicos analisados e dos vínculos estabelecidos com a cidade, foi possível conformar uma correlação entre *confiança no futuro/cidade moderna /ruptura* e uma outra correlação, que lhe é simétrica, composta entre *incerteza /cidade contemporânea /contigüidade*.

Finalmente, nas **Considerações Finais**, procuro reiterar alguns aspectos conceituais que me parecem relevantes, extraídos do debate, bem como evidenciar possíveis desdobramentos que a noção de contigüidade pode nos sugerir para o enfrentamento da questão urbana contemporânea.

Enfim, a tese pretende estruturar a noção da contigüidade como um instrumento de trabalho para o urbanismo e para o controle social do espaço urbano. Ela, a contigüidade, se justificará como uma ferramenta urbanística e política, estando em sintonia com o conceito de futuro constituído na incerteza, no qual não é mais cabível a imposição de modelos, mas, ao contrário, busca-se a construção compartilhada da cidade.

Capítulo 1
Precedentes da Contigüidade



Capítulo 1

Precedentes da contigüidade

Neste capítulo, procuro situar as concepções de *tempo* e de *futuro* que foram hegemônicas nos últimos séculos para evidenciar a associação entre elas e o urbanismo. O interesse, para a tese, decorre da compreensão de que nesse vínculo se explicitam os fundamentos conceituais que estruturam a *noção de contigüidade*.

Na primeira parte, são discutidos os conceitos de tempo e de futuro, basicamente segundo os parâmetros da Física e, limitadamente, em seus entrelaçamentos com a cultura. Será visto que tempo e futuro são construções históricas, portanto constituem-se em noções transitórias.

Na segunda parte do capítulo, procuro mostrar que a confiança em um futuro permanentemente róseo conduziu à busca por modelos urbanísticos que objetivavam à promoção da cidade perfeita. Os pensadores do urbanismo moderno não tratavam da cidade herdada, que imaginavam estar destinada à ruína. Para ela, dedicaram a indiferença ou o desprezo. Tal entendimento conduziu (e justificou) à *ruptura* em relação às pré-existências.

Quando o futuro róseo dá lugar à incerteza, passa a se desenvolver a revisão doutrinária da urbanística. A cidade existente já não será destinada apenas à substituição por uma outra, perfeita; ao contrário, é possível encontrar nela valores espaciais e simbólicos que devem ser reconhecidos e preservados. É esse o entendimento da *contigüidade*.

Trato dessas relações *tempo/cidade*, sucintamente, em quatro abordagens. Procuro evidenciar que, (i) na véspera da consolidação da hegemonia do tempo e do espaço absolutos de Newton¹, era possível o *sonho da superação* das dificuldades urbanas do presente através da melhora da própria cidade, sem a imposição da ruptura, como se trata na *utopia* escrita, em 1771, por Louis-Sébastien Mercier (1740-1814).

¹ Isaac Newton (1642-1727) é aqui apresentado como o consolidador da revisão científica, cujo caminho foi aberto, entre outros, por Copérnico (1473-1543), Kepler (1571-1630) e Galileu (1564-1642). Considero, porém, que o novo pensamento científico só se tornaria hegemônico na passagem do séculos XVIII para o XIX.

Consolidando-se aquela hegemonia, com a confiança absoluta na ciência e na razão, tratou-se da cidade que seria o lugar da felicidade (ii). Os pensadores e urbanistas dedicaram-se a conceber *modelos da perfeição*, tanto urbanística quanto social. Desde o início do século XIX – com Charles Fourier (1772-1837), Victor Considérant (1808-1893), entre outros, alcançando a segunda metade do século, com pensadores como Ildefonso Cerdà (1815-1876), John Ruskin (1818-1900) e William Morris (1834-1896), e transpondo a fronteira entre os dois séculos, com Ebenezer Howard (1850-1928), Tony Garnier (1869-1948), Walter Gropius (1883-1969) e Le Corbusier (1887-1965) –, entre tantos urbanistas do período moderno, todos reiteraram as virtudes da nova cidade perfeita e os vícios insuperáveis da cidade existente. “*Ponham Abaixo!*”, conclamava o *Manifesto Futurista*, publicado no jornal parisiense *Le Figaro*, em fevereiro de 1909.

Após a perda de vitalidade da noção newtoniana, com o advento das contribuições de Einstein e de Heisenberg, com a relatividade entre tempo e espaço e o princípio da incerteza, toma vigor (iii) o reconhecimento das pré-existências como fator importante para o desenvolvimento das cidades. Já nos encontramos na segunda metade do século XX. Nesse sentido, merecem ser destacadas as obras revisoras formuladas por Kevin Lynch (1918 -1984), Jane Jacobs (1916 -), Umberto Eco (1932 -), Christopher Alexander (1936 -), Aldo Rossi (1931-1997), entre outros. Essa revisão conceitual permite que sejam compostos o que chamei por *modelos da diversidade*.

Em evidência da impossibilidade de uma esquematização simplificadora ser adotada olímpicamente, quando se trata da cidade e, portanto, da cultura, a parte final do capítulo (iv) é dedicada a uma breve consideração sobre a obra *haussmanniana* (1853-1869) na reforma de Paris. Inserida cronologicamente no alvorecer do período construtor da cidade moderna, sua expressão, ao invés da ruptura, aposta no fortalecimento da cidade existente. Nem por isso, contudo, deixou de expressar a idealização construída com a Revolução Francesa, que tinha na igualdade um de seus pilares.

Este primeiro capítulo, portanto, ao evidenciar os vínculos entre tempo/futuro e cidade – e nos dando os insumos conceituais que estruturam a *noção da contigüidade* –, reconhece a complexidade da cidade, intrínseca da cultura, que não permite esquematismos simplificadores sem as necessárias flexibilizações.

1.1 O tempo e o futuro.

plus ultra (mais além)

As noções de *tempo* e de *futuro* são conceitos historicamente construídos e constituem uma das estruturas da cultura. Logo, apresentam-se também como uma base sobre a qual se pensa a cidade, o maior artefato da cultura.²

Daí decorre o nosso interesse em compreender a *noção de futuro* compartilhada pelos urbanistas, a qual ajuda a compor as cidades. A *noção de futuro* compõe não apenas a cidade real, vivida no quotidiano por pessoas envolvidas pelos mesmos conceitos de determinada época, mas, igualmente, a cidade idealizada, que, afinal, em maior ou menor medida, vem a determinar também a cidade real, e, não secundariamente, o modo como se percebe a cidade.

Para melhor compreender esse quadro, vou me socorrer, como rota básica nos aspectos históricos, da *História da filosofia ocidental*, de Bertrand Russel (1984) e, nos aspectos físicos, buscarei o apoio de Stephen Hawking, em *Uma breve história do tempo* (1988). Pretendo que o vínculo entre história da filosofia e física permita-nos superar, pelo menos em parte, as dificuldades apontadas por Elias (1998), para quem o estudo do conceito de tempo deve vir associado à relação entre tempo físico e tempo social, “entre a maneira de determinar o tempo com referência à ‘natureza’ ou com referência à ‘sociedade’ (Elias, 1998: 38).

Neste aspecto, nosso interesse primeiro será dirigido à compreensão da *noção de futuro* que está associada à *noção de tempo*. É inegável – segundo autores como os já citados acima, além de outros como Berman (1986) e Harvey (1992) – que devemos situar a origem das mudanças conceituais contemporâneas quanto ao futuro a partir da teoria da relatividade (Einstein) e da teoria dos quânticos (Heisenberg). A demonstração de que o tempo não seria um fluxo objetivo, mas uma relação (Elias, 1998: 38) na qual precisa estar considerada a incerteza, desqualificou a inevitabilidade da *flecha do progresso*, dirigida para o futuro. Esta mudança conceitual é fulcral,

² Em sua antologia sobre o urbanismo, Françoise **Choay** (1965, 2003:50) considera a cidade como “fato cultural mas seminaturalizado pelo hábito”. Não é apenas ‘fato cultural’, tampouco é ‘naturalizado pelo hábito’, mas, com precisão, é *seminaturalizado*. Não obstante, essa seminaturalização não retiraria da cidade a dimensão majoritária como **artefato** produzido pelo homem na condição de ente histórico. Os primeiros a considerar a cidade como um artefato teriam sido os gregos, segundo Colquhoun. Para eles, o critério para ser um artefato era o de que o objeto fosse bem feito para determinada finalidade. **Colquhoun**, A. (1989, 2004:210)

ampliando o debate sobre as possibilidades do futuro. Tratarei aqui, porém, apenas sinteticamente da questão.³

Por agora, convém ressaltar a crescente importância, em nossa contemporaneidade, de uma noção de futuro que se diferencia daquela que foi hegemônica entre os modernos. Para nós, hoje, o futuro não está necessariamente localizado lá à frente, fixo, ou mesmo deslocando-se qual arco-íris, como prevaleceu nos últimos séculos.

Em contraponto à localização do futuro como um ponto fixo, é de interesse destacar a imagem construída por Ferreira (1996), na qual o futuro é visto como o ponto do presente a se deslocar na linha do tempo. Ainda em reforço, convém lembrar a expressão de d'Amaral (2003: 18), para quem “o futuro se anuncia como o presente -que faz do antigo presente um passado”, ou de Oliveira (2003: 49), para quem o tempo constitui-se em “um presente móvel que vai se deslocando sem cessar.” Essa percepção é compartilhada por Harvey (1992: 219), que embora admita que “os horizontes temporais se reduzem a um ponto em que só existe o presente”, também alerta para o que seria uma dimensão esquizofrênica dessa compreensão.

Assim, podemos retirar do futuro a responsabilidade integral pela construção da felicidade, fazendo-o compartilhá-la com o presente, em permanente encadeamento com o futuro a construir.

“A história do futuro enfatiza o hoje”, considera Vaz (2003: 72). Para o autor, a grande reversão conceitual se consolidou muito rapidamente, em um prazo de apenas uma geração, que ele situa na segunda metade do século XX, a partir, sobretudo, da difusão das novas tecnologias da informação e dos avanços da genética e da imunologia. Sendo ainda mais explícito, resume: “O futuro não é mais o que costumava ser”. Vaz (2003: 69)

³ Não obstante, convém situar que reforçam o entendimento sobre as mudanças de percepção construída em relação ao futuro, entre outros, o *conceito de tempo* como uma construção; os vínculos de dependência entre tempo e espaço; a noção de que o tempo não é absoluto, cada indivíduo tem sua própria medida individual; e a de que o universo é crescentemente desordenado. Retomaremos esses conceitos ainda neste capítulo.

1.1.1 O tempo é uma construção *temporal*, uma construção transitória.

Após a palestra que Werner Heisenberg (então com 24 anos) faz na Universidade de Berlim sobre a **teoria quântica**, que acabara de formular, Albert Einstein lhe pergunta:

AE - *Mas você efetivamente crê que não se pode incluir em uma teoria física senão as grandezas observáveis?*

WH - Eu pensava que é você, precisamente, que fez essa afirmação baseada na sua teoria da relatividade. Você assinalou que não se pode falar de tempo absoluto porque não se pode observar o tempo absoluto.

AE - *Pode ser que eu tenha utilizado certa sorte de filosofia, mas isto não a torna menos absurda.*

Pode-se dizer, mais prudentemente, que, de um ponto de vista heurístico, pode ser útil de se registrar aquilo que realmente é observável. Mas, sob o ponto de vista dos princípios, é de todo modo errôneo querer basear uma teoria unicamente sobre as grandezas observáveis. Porque, na realidade, as coisas se passam justamente ao contrário: é justamente a teoria que decide aquilo que pode ser observado!

Diálogo entre Einstein e Heisenberg, segundo Heisenberg (1972: 94)

A questão primeira é esclarecer se, efetivamente, a noção de tempo tem o caráter de transitoriedade ou de permanência. E, em conseqüência, se a noção de futuro tem caráter de instabilidade ou de estabilidade.

Na Antiguidade, o ritmo de progresso histórico era muito lento, as complexas *idas e vindas* do desenvolvimento social eram tomadas por ciclos repetidos até ao infinito, tal como ocorre na natureza, com as marés, as estações e os anos. Desse modo, a experiência da vida humana também poderia ser conformada em ciclos, com crescimento, envelhecimento e morte, bem como com a possibilidade de retorno. Prevalencia a noção do *tempo cíclico*, desenvolvida, entre outros, por Platão e Políbio.

Sob a hegemonia do cristianismo no mundo ocidental, nega-se a possibilidade do tempo ser cíclico. O fato fundador do tempo cristão é a vontade divina e o momento mais relevante é a vida de Jesus, única, ímpar e irrepitível. O tempo não pode ser cíclico. Muda o conceito: o tempo passa a ser linear e orientado do passado para o futuro, da criação do mundo para o Apocalipse. Para Santo Agostinho, o tempo cíclico seria sinônimo de desespero, pois somente um modelo linear e progressivo do tempo

pode fundamentar a esperança, já que tanto ela como o futuro não existiriam se os tempos fossem etapas de um ciclo.

Ao longo do medievo consolida-se esse conceito de tempo linear, com a expectativa do futuro cristão sendo a segunda vinda de Cristo e o Juízo Final, os quais se configuram como um mesmo ponto fixo, todavia de localização indefinida –embora muito próximo. Essa concepção logrou alcançar uma estabilidade de mais de milênio. Entretanto, ela veio a sofrer grande impacto ao cabo da Idade Média, quando todo um conjunto de crenças é posto em desafio, dando lugar à Idade Moderna.

Bem disseram os sagrados teólogos e os sábios filósofos ao afirmar que o Paraíso terrestre está nos confins do Oriente (...) De modo que as terras, agora descobertas, são os confins do Oriente.

Cristóvão Colombo, Diário de Bordo do dia 21 de fevereiro de 1493.

No alvorecer da Idade Moderna, Colombo está convencido que o mundo teria não mais do que uns cento e cinqüenta anos antes do Apocalipse (Colombo, 1984: 25). Este prazo – que, visto de hoje, parece-nos muito pequeno – seria, contudo, muito exagerado se comparado com a expectativa dos contemporâneos do Descobridor. E exageradíssimo, se fosse visto em relação à expectativa dos europeus dos séculos precedentes, para quem o fim do mundo poderia chegar a qualquer momento.

De fato, há uma mudança radical na percepção sobre o futuro, que ocorre na passagem da Idade Média para a Idade Moderna, sendo a expectativa sobre o prazo de vida no planeta apenas um dos seus indicadores. Colombo é um dos grandes construtores dessa nova concepção, segundo a interpretação de Will Durant:

Os descobrimentos fizeram com que o intelecto europeu fosse vigorosamente transtornado pela revelação de tantos povos, costumes e cultos; os dogmas sofreram pelo atrito mútuo, desfazendo-se nas dúvidas e na tolerância do Iluminismo. Os homens sentiam que o mundo da matéria tinha sido conquistado pela coragem do espírito humano. A divisa de Gibraltar – *ne plus ultra* [= nada mais além] – foi desmentida pela abreviação; agora era *plus ultra*. Todos os limites tinham sido removidos; tudo parecia possível. Agora, a história moderna principiava (Durant, 1959: 348).

O mundo medieval – que parecia ter alcançado a estabilidade e até mesmo a eterna estabilidade – foi surpreendido com o ataque às suas bases. Colombo comprovava que chegara ao Oriente porque as escrituras e os filósofos diziam que o

mundo começara no Paraíso, que se situa nos confins do Oriente. Indo para oeste, ele acabara de chegar a uma terra de promessa, a uma outra Canaã, chegara ao Paraíso... O Paraíso é aqui, logo, o Oriente é aqui.

Metaforicamente, essa constatação colombina inaugurou o período em que, com a supremacia da ciência, pretendendo-se orientado pela razão, o homem constrói as novas bases que permitirão estruturar a noção de que *o paraíso pode ser na Terra*. Isto é, o *futuro* pode ser aqui.

Poucos anos depois das descobertas de Colombo, Thomas Morus (1478-1535) escreveu *Utopia*, que pode ser interpretada como o modelo de idealização do paraíso na terra. *Utopia* projeta 54 cidades, todas iguais, salvo a principal. Ruas iguais, casas iguais, sem portas; sem propriedades; todos se vestem da mesma maneira; todos trabalham seis horas ao dia; todos deitam às oito da noite e dormem oito horas por dia. Se uma cidade aumenta a população, parte dessa cidade se desloca para fundar uma outra, em campo não produtivo. Cada cidade é dirigida por um governo eleito entre os letrados; os servos é que matam os animais, evitando que os cidadãos livres conheçam a crueldade; os refeitórios são comuns; a virgindade de homens e mulheres é prevista até o casamento. Thomas Morus concebe o paraíso como a *cidade da perfeição*.

O paraíso na Terra tem uma forma: é uma cidade e ela é perfeita. Para Vaz (2003-71), “acreditava-se que o cabível ao homem era entrar no paraíso; mas acontece uma revolução social e torna-se crível apostar que nossa tarefa é construir o futuro na terra.”

Todavia, entre a constatação de Colombo e a disseminação da convicção quanto à possibilidade do paraíso ser construído aqui mesmo, são decorridos alguns séculos. Entre um sistema de crenças e outro, foi necessário que se alcançasse o século XVIII.

Em adendo a esse entendimento, a construção da perspectiva – instrumento de representação que permite antever o espaço tridimensional – é um outro indicador consentâneo com a mudança dos paradigmas medievais para os paradigmas modernos. Com ela, é possível representar outros futuros. Harvey (1992: 223) destaca o vínculo existente entre o perspectivismo e o individualismo – a base da construção da perspectiva é o *ponto de vista* do homem – e, nesse vínculo, uma das bases do Iluminismo. Para Argan (1999: 48), a perspectiva influenciou as noções de tempo e de espaço até Einstein.

Na avaliação que faz desse período intermediário, Russel (1984, v. 2: 113) afirma que a desestruturação do pensamento escolástico conduziu à superação da

escola aristotélica, sem que algo melhor viesse a substituí-la, mas apenas a imitação de modelos antigos: “Até ao século XVII não houve nada importante em filosofia” (1984, v. 2: 113). Na realidade, a filosofia precisaria esperar o avanço da ciência, com os trabalhos de Copérnico, Kepler, Galileu e Newton.

A partir de Galileu, a noção de tempo muda, com o advento da noção de um *tempo abstrato*, concebido como uma variável física que vale para todo movimento (e não apenas para o movimento uniforme, como considerava Aristóteles). Com Newton, contudo, chega-se a uma mudança essencial: a noção de *tempo absoluto*, quando tempo e espaço são concebidos com autonomia entre si. Russel (1984, v. 2: 146seg) Ou seja, espaço e tempo seriam categorias ahistóricas, logo, poderiam ser concebidos, poderiam ser projetados.

O *tempo* de Newton foi a *noção de tempo* que prevaleceu entre os modernos, vindo a alcançar o primeiro quartel do século XX. “O tempo absoluto, verdadeiro e matemático, sem relação a nada do exterior, flui uniformemente.” (Newton *apud* Kaplan, 2004:10) Os primeiros a se insurgirem contra esse *fluir uniforme e absoluto do tempo* foram os poetas. Lamartine: ‘Oh! Tempo!, suspende teu vôo!’ *Oh temps!, suspend ton vol!*; e Goethe: ‘Pára, instante que passa, és tão formoso!’ [*Fausto*, no ápice, ao alcançar o que queria.] (Berman, 1986: 78)

A noção de tempo absoluto só veio a ser refutada por Einstein, em 1905, com a *teoria da relatividade*. Na teoria da relatividade, tempo e espaço não são isolados; podem constituir um elemento, o espaço-tempo. Um evento acontece em um determinado ponto do espaço e em um determinado tempo. Cada indivíduo tem sua própria medida do tempo, que depende de onde se está e como se deslocou. O tempo, agora, é função do observador. O tempo é individual.

Antes de 1915, espaço e tempo eram considerados como um palco fixo no qual os eventos ocorriam, sem que fossem afetados pelo que nele acontecesse. Os corpos se moviam, as forças atraíam ou repeliam, mas tempo e espaço simplesmente permaneciam inalterados.

Espaço e tempo são atualmente considerados quantidades dinâmicas: quando um corpo se move, ou uma força atua, afeta a curva do espaço e do tempo –e, por sua vez, a estrutura do espaço-tempo afeta a forma como os corpos se movem e as forças atuam. (Hawking, 1988: 60)

O universo imutável e eterno dá lugar ao universo dinâmico, em expansão, todavia finito. Para Hawking, essa mudança de conceitos exige que se tenha clareza do caráter constituinte de uma teoria científica como instrumento da cultura, isto é, como resultado de um modelo produzido segundo determinadas condições.

Simplificadamente, é “um modelo do universo”, “um conjunto de regras referidas ao modelo escolhido”, “existe apenas no raciocínio”, “descreve observações com base em um modelo que contenha poucos elementos arbitrários”, “faz previsões definidas sobre futuras observações”. “Qualquer teoria física é sempre provisória.” (Hawking, 1988) Não importa o número avantajado de concordâncias, é possível que possa ser contraditada mais adiante. Uma evidência seria o fato de que hoje os cientistas descrevem o universo através da teoria da relatividade e da mecânica quântica, no entanto, segundo Hawking (1988), elas são incompatíveis entre si, não podendo ambas serem corretas. Para superar essa contradição, os cientistas trabalham com a construção de uma nova teoria, que incorpora parcialmente uma e outra, que viria a constituir uma “teoria quântica da gravidade”.

Mas por que esta nova teoria seria definitiva? Hawking está convencido de que não se pode afirmar nesse sentido. O conceito de tempo, assim, pode ser compreendido como uma construção provisória, portanto, uma construção transitória.

Este é o nosso tempo. Chegamos a uma nova percepção em relação ao futuro. Chegamos à incerteza.

1.1.2 O futuro é o lugar da felicidade?

“O futuro não pode ser previsto, mas ele pode ser inventado.”

Dennis Gabor *in* Inventons le Futur/ ed. Plon, 1963.

Tendo sido avaliada a questão inicial quanto ao caráter de permanência ou de transitoriedade da noção de tempo, é preciso explicitar a noção de futuro que era hegemônica quando os urbanistas modernos estruturaram suas propostas. Antes disso, contudo, temos Descartes (1983: 29):

O bom senso é a coisa mais bem repartida do mundo, porque todos pensam estar tão bem providos dele que mesmo os que mais custam a contentar-se com qualquer coisa, não costumam desejar mais do que a sensatez que têm; (...) de que resulta que a diversidade de opiniões existe, não porque uns são mais sensatos que outros, mas somente por conduzirmos nossos pensamentos por diversos caminhos e não considerarmos as mesmas coisas.

René Descartes (1596-1650) é considerado o fundador da filosofia moderna, pela formulação e os desdobramentos do seu *penso, logo existo*, que inaugura o primado da razão sobre a crença. Para o interesse deste estudo é destacável, de

início, a compreensão de que Descartes tenta construir um edifício filosófico completo *ex novo* (Russel, 1984, v. 2: 179). [Um edifício completo *ex novo*, mesmo metaforicamente: o que poderia ser mais moderno?]

Para o filósofo, segundo Russel, “todos os movimentos da matéria eram determinados por leis físicas e, devido ao paralelismo, os acontecimentos mentais tinham que ser igualmente determinados”. (Russel, 1984, v. 2: 189)

As conseqüências desse pensamento se consolidam ao longo do século XVIII, em que a razão e a ciência pretendem assumir o protagonismo da história. As contribuições de Descartes, na primeira metade do século XVII, e as de Newton, chegando ao início do XVIII, são os pilares desse novo tempo, o Século das Luzes, quando começa o Iluminismo.⁴ O homem é, agora, um ser racional que, pela ciência, pode dominar o mundo.

“O real é racional e o racional é real.”
Hegel, W.

O cartesianismo determinista e as concepções newtonianas deram condições a que Laplace pudesse formular, no início do século XIX, a idéia de que tudo, inclusive o comportamento humano, pode ser conduzido através de leis próprias.

Bem ao espírito da época, o protagonismo da ciência permitia a sua própria exaltação, a sua supremacia – o *cientificismo*. O positivismo de Auguste Comte é uma expressão importante desse pensamento e o leva à exacerbação: há leis invariáveis que regem os fenômenos, inclusive os sociais. A história passa a ser o lugar da ordem: “a evolução é a realização no tempo daquilo que já existia em forma embrionária e que se desenvolve até alcançar o seu ponto final” (Aranha, 2003:141).

Há um quadro de Klee que se chama *Angelus Novus*. Representa um anjo que parece querer afastar-se de algo que ele encara fixamente. Seus olhos estão escancarados, sua boca dilatada, suas asas abertas. O anjo da história deve ter esse aspecto. Seu rosto está dirigido para o passado. Onde nós vemos uma cadeia de acontecimentos, ele vê uma catástrofe única, que acumula incansavelmente ruína sobre ruína e as dispersa a nossos pés. Ele gostaria de deter-se para acordar os mortos e juntar os fragmentos. Mas uma tempestade o impele irresistivelmente para o futuro, ao qual ele vira as costas, enquanto o amontoado de ruínas cresce até o céu. Essa tempestade é o que chamamos progresso (Benjamin, 1985:226).

⁴ Convém explicitar os dois tempos/ dois conceitos: “século das Luzes” ou “*Ilustração*”, referindo-se basicamente ao século XVIII, em que o pensamento se liberta dos dogmas e se afirmam a ciência e a razão; já

A história como o “lugar da ordem” e a “tempestade do progresso” que nos impele irresistivelmente para o futuro, o que seria mais moderno?

Se assim como antes, os valores científicos foram fundamentais para a formulação do pensamento e da cultura, também aqui se pode admitir uma relação causal com o urbanismo. Encontram-se entre os contemporâneos de Laplace os primeiros formuladores de idéias sobre a cidade em reação à Revolução Industrial e que são considerados os precursores do urbanismo moderno. Convictos das possibilidades infinitas da razão, buscavam o modelo urbanístico da perfeição, que viesse a corresponder aos ideais igualitários.

Os modernos, querendo a *ordem permanente*, trabalhavam com o espaço independente do tempo. Ou seja, desenhando a *cidade perfeita*, julgavam que ela assim se manteria.

O determinismo de Laplace, segundo Hawking, permaneceu como padrão para a ciência até ser contestado por Werner Heisenberg, em 1926, através da formulação de seu *princípio da incerteza*. Os estudos de Heisenberg tiveram “profundas implicações na forma de percepção do mundo, que ainda não foram completamente examinados pelos filósofos.” (Hawking, 1985: 88). Ainda segundo esse autor,

De modo geral, a mecânica quântica não prevê um único resultado definido para uma observação, mas um número de diferentes e possíveis resultados; e nos diz além disso como se comporta cada um deles. (...) A mecânica quântica portanto introduz um inevitável elemento de imprevisibilidade ou de casualidade na ciência. (...) Na verdade, foi uma teoria extremamente bem-sucedida e sustenta quase toda a ciência e a tecnologia modernas. Comanda o comportamento dos transistores e dos circuitos integrados, que são componentes essenciais dos inventos eletrônicos, tais como televisões e computadores, e é também a base da química e da biologia modernas (Hawking, 1985: 88 e seg.).

Talvez aqui se inicie o fim do Modernismo. Não há mais lugar para o positivismo, o tecnocentrismo e o racionalismo, as três qualidades a ele geralmente associadas. Ruíram o planejamento racional das ordens sociais ideais e as verdades absolutas (Harvey, 1992: 19). A noção do progresso linear já não poderia mais ser uma certeza.

“*Iluminismo*”, referindo-se ao pensamento que privilegia a razão –e que não se situa em determinado período histórico, mas que vem desde o século XVIII.

É claro que todo o conjunto da sociedade foi alcançado pelos novos conceitos e reagiu na constituição de um novo contexto político-econômico-social e cultural.⁵

Esse novo ciclo fundado na incerteza, na avaliação de Rojas (2000-171), pode ser caracterizado, ainda, pelos seguintes aspectos: novas formas de automatização flexível; reestruturações produtivas; eclipse dos Estados intervencionistas e/ou autoritários; declínio do papel dos partidos tradicionais e da esquerda reformista; novos movimentos sociais; mudanças na vida social (atitudes do homem frente à vida e ao trabalho, uso e desfrute do tempo livre, consciência sobre as relações com o meio ambiente, reconhecimento sobre a diversidade e a pluralidade dos caminhos e ações civilizatórias); reaparecimento da sociedade civil frente ao Estado; novos movimentos: antipsiquiatria, verdes, feminismo, movimento gay, estudo sobre o racismo, orientalismo, entre outros.

Agora, com a incerteza, ***o futuro róseo pode ser uma conquista, mas não necessariamente um destino.***



fig.1- o futuro é a qualquer momento



fig.2- o futuro é róseo

Em resumo:

Na Idade Média, a qualquer momento chegaria o fim-do-mundo: *Apocalypse, now*. A cidade medieval é construída pouco a pouco, dia a dia.

Na Idade Moderna, o futuro é possível. A cidade pode ser projetada, pode ser pré-vista: *pode ser perfeita*.

⁵ Evidentemente que aqui não se pretende simplificar atribuindo-se as grandes mudanças experimentadas pela sociedade apenas às modificações de conceitos de origem na Física. Também razões estruturantes, fundadas nos demais campos do conhecimento, da economia, da política, são relevantes na composição desse novo quadro. Não obstante, é insofismável a associação que existe entre eles.

No Iluminismo, com o determinismo cartesiano e com o espaço absoluto, a cidade *será perfeita*. Será uma cidade pronta, ordenada, feliz. É a cidade dos modernos.

Contudo, essa, hoje, já não é a nossa certeza.

A tentativa de construir o paraíso na terra durara quinhentos anos.

A certeza em um futuro róseo, eterno, durara século e meio.



fig.3- o futuro é a igualdade

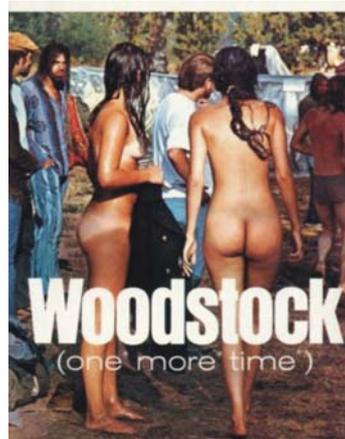


fig.4- o futuro é o presente

1.2 As respostas ao futuro

Neste item procuro evidenciar o vínculo fundamental entre a noção de futuro e as propostas urbanísticas. Pretendo mostrar as relações historicamente estabelecidas, de um lado, entre (i) a noção de futuro róseo e a ruptura com a cidade herdada, e, de outro lado, entre (ii) a noção de incerteza e o reconhecimento das pré-existências.

Para tanto, enfoco o período compreendido entre o início do século XIX e o terceiro quartel do século XX, limitado ainda, culturalmente, aos países ocidentais, sejam centrais, como os europeus e norte-americanos, sejam dependentes, como os latino-americanos. A escolha do período abarcado justifica-se, em seu ponto inicial, a partir da consolidação da Revolução Industrial como promotora das vertiginosas transformações demográficas experimentadas sobretudo na Inglaterra e na França, das quais resultaram o crescimento da população urbana e a expansão inusitada das manchas ocupadas. Crescimento e expansão que estiveram na raiz das preocupações dos pensadores do início do século XIX. É o momento, também, em que a noção newtoniana sobre tempo e espaço assume a hegemonia no pensamento ocidental e em que o determinismo se apresenta plenamente.

Adoto por ponto final do período as primeiras duas décadas da segunda metade do século XX (anos 1950 e 1960), quando se avolumam as críticas e se estruturam as novas bases conceituais para a revisão do *urbanismo moderno* e que, afinal, vêm a permitir que o *urbanismo contemporâneo* adentre o cenário cultural ocidental. Corresponde, sabemos, ao período da economia no qual já se esgarça a hegemonia industrial e se consolida um novo ciclo, pós-industrial e informacional. Corresponde, também, ao espraiamento pela sociedade dos conceitos sobre a relatividade do tempo-espaço e da noção de incerteza, formulados décadas antes.⁶

É claro que um recorte dessa amplitude não pode deixar de apresentar graves dificuldades, principalmente de natureza epistemológica, que, todavia, procurarei superar buscando o apoio em pensadores do urbanismo que já anteriormente trilharam o caminho da história crítica dessa disciplina, o que, indiscutivelmente, não será o meu caso, uma vez que não é minha intenção fazer historiografia quer do urbanismo quer da crítica do urbanismo.

Essa avaliação terá como ponto de apoio um elenco selecionado de historiadores do urbanismo: Françoise Choay, Roncayollo-Paquot, Leonardo

⁶ Essa distância entre a formulação dos conceitos e a sua efetividade na cultura é o que poderíamos designar por “inércia epistemológica”.

Benévolo, Roberto Segre e Peter Hall. Eles estabeleceram um quadro analítico e referencial bastante amplo, que abarca os mais importantes teóricos e projetistas do urbanismo moderno⁷.

Seguindo essa escolha, procurei extrair as idéias mais fortes que identificassem o pensamento dos principais urbanistas na conformidade com esses historiadores, relacionando-as às questões do futuro e da cidade, segundo o interesse central deste trabalho. Essa relação entre *tempo/futuro/cidade* é tratada em quatro momentos históricos:

- o que *precede* o período moderno, mas no qual já se evidenciam as questões urbanas trazidas pela industrialização e pelo crescimento demográfico, representado por uma descrição sucinta da utopia escrita por Louis-Sébastien Mercier, em 1771, tendo a cidade de Paris como foco. Esse momento se qualifica como de *crítica* à cidade existente.

- depois, o próprio momento moderno, no qual se concebe, se implanta e se torna hegemônico o urbanismo moderno. Este é o cerne do item e nele procuro mostrar que as relações futuro-róseo/ruptura caracterizam as propostas urbanísticas. É o momento de *ruptura*.

-o momento que *sucede* o período hegemônico do urbanismo moderno é aquele onde se expressam as bases do urbanismo contemporâneo. São avaliadas as contribuições de autores que fundamentaram a revisão crítica do urbanismo. Essas bases conceituais se estabelecem *em defesa* da cidade existente.

-por último, para configurar exemplo de momento focal na constituição da noção de contiguidade, é destacada mais uma vez a experiência de Paris durante os

⁷ A antologia da professora Françoise Choay - *L'Urbanisme: Utopies et Réalités -Une anthologie* - foi publicada aos meados dos anos 1960 e engloba a produção realizada no período 1800-1960, basicamente o mesmo que adotei neste tópico. Posteriormente, Choay continuou estudando o tema do urbanismo e apresentando outras importantes contribuições, algumas, de algum modo, revisando aspectos abordados n' *O Urbanismo*. Contudo, neste estudo, procuro verificar o que era hegemônico nesse período, e não sob o ponto de vista de nossa contemporaneidade, hoje. Nesse entendimento, há de ser ressaltado o fato de que na antologia de Choay não é tratada a obra de Haussmann (nem de Cerdà, na ocasião ainda no ostracismo). Estudos posteriores da historiadora deram grande ênfase aos *travaux* parisienses do Barão, o que pode ser visto como revisão dos conceitos urbanísticos resultado da crítica ao modernismo.

A antologia organizada pelos professores Marcel Roncayollo e Thierry Paquot (*Villes & Civilisation Urbaine – XVIIIe.-XXe. Siècle*) é de 1992. Ela reúne textos dos principais teóricos do urbanismo moderno, bem como de críticos tanto do urbanismo quanto da cidade. Quase todos esses textos foram produzidos antes de 1970, ajustando-se, portanto, ao período que adotei para a análise.

Leonardo Benévolo (*Storia Dell'Architettura Moderna, Storia della Città e Orígenes de la Urbanística Moderna*) e Roberto Segre (*Arquitectura y Urbanismo Modernos. Capitalismo e Socialismo*), fazem historiografia crítica do urbanismo, e não antologia. Em ambos os autores, é dada ênfase ao período que estou analisando. Já Peter Hall (*Cities of Tomorrow*) abrange basicamente o século XX, embora tenha situado o seu tema de estudo a partir das últimas décadas do século anterior.

trabalhos do Barão Haussmann, porque inaugura o conceito de cidade como instância pública. Embora situada no centro (1853-1869) do período moderno, não se apresenta como em ruptura, mas como *afirmação* da cidade.⁸

1.2.1 A crítica à cidade existente. O sonho da superação.

A apreensão negativa em relação às condições urbanas já se evidenciam ao início da Revolução Industrial, como se constata a partir da obra de Louis-Sébastien Mercier, polígrafo prolífero do último quartel do século XVIII. Ele escreve em 1771 uma utopia que tem Paris como cenário. Esta escolha em relação ao sítio já se apresenta diferentemente de outros relatos utópicos, anteriores ou posteriores a Mercier, que costumam estar situados em terras imaginárias. O protagonista da história dorme por setecentos anos, acordando no ano 2440, o qual dá título à obra: *L'An Deux Mille Quatre Cent Quarante – Rêve s'il en fût jamais*.

Entre outros motivos, a utopia de Mercier apresenta especial interesse porquanto se constitui como uma crítica à cidade com proposições para a sua superação. De certo modo, pode ser vista como uma antecipação às reformas parisienses promovidas na segunda metade do século XIX, sob administração de Haussmann.

O personagem descreve suas lembranças da Paris de origem com o que vê na nova cidade. Comenta o horror que é a cidade setecentista: “Eu sou desgostoso de Paris como de Londres; todas as grandes cidades se parecem; Rousseau já o disse bem alto.” Mas na nova Paris tudo mudou; os bairros estão diferentes e embelezados recentemente: “Eu me perdi em grandes e belas ruas corretamente alinhadas” (Mercier, 1799).⁹

Essas ruas alinhadas vieram a permitir um ordenamento do trânsito, então considerado também absolutamente caótico. Esse ordenamento tratou inclusive do estabelecimento de sentidos para o fluxo viário: “Eu observei que todos os veículos que vão pegam a direita e que todos os que vêm pegam a esquerda.” O sistema de

⁸ A obra de Haussman, apesar de constituir-se como contribuição fulcral da urbanística, não foi tratada convenientemente na crítica do urbanismo da modernidade, até que a revisão epistemológica da segunda parte do século XX viesse à tona. Já anotei, antes, que a professora Choay deixou em plano secundário, em sua Antologia, o papel das obras de Paris para o urbanismo moderno. Leonardo Benévolo também somente passa a destacar a obra de Haussmann nos anos 1970, na quarta edição revista de sua *História*.

⁹ É interessante observar que “ruas corretamente alinhadas” causaram sensação de estranhamento a Mercier, no século XVIII, mas também a Baudelaire, no século XIX, quando vive as transformações de Paris promovidas por Haussmann. E, ainda, a Sartre, no século XX, quando visita a cidade de Nova York pela primeira vez, se manifesta no

espaços públicos tornou-se acessível a todos, e não apenas aos pobres: “Até o rei anda entre os transeuntes.” E mais: “Entrei em um cruzamento espaçoso onde reina a boa ordem e eu não percebi o menor embaraço. A cidade tem um ar animado, mas sem ruído e sem confusão.” (Mercier, 1799).

A nova cidade de Paris promoveu o reassentamento das famílias que moravam em casas localizadas em lugar impróprio, como é o caso das pontes: “As pontes de Paris estão sem as moradias que, por tanto tempo, eram programadas para derrubar e ninguém o fazia.” (Mercier, 1799). O narrador trata também das questões funcionais da cidade, defendendo a descentralização dos serviços hospitalares: “O hospital não está mais no centro da cidade. Foi dividido em 20 casas particulares, situadas em diferentes lugares da cidade.” E ainda: “Cada esquina tem uma fonte de água, pura e transparente. Que limpeza! Que frescura no ar! Edifícios cômodos e elegantes. Não se constroem mais chaminés funestas.”

Por ocasião da publicação da reimpressão do livro, em 1799, o Autor está convencido que o seu sonho “anunciou e preparou” a Revolução Francesa! Não satisfeito com a influência que teve na Revolução, Mercier premonitoriamente descreve um dos cinco postulados da arquitetura do Movimento Moderno corbuseano, o terraço-jardim: “Que prazer reencontrar um terraço ornado de potes de flores e coberto de uma ramada perfumada. A cobertura de cada casa oferece um terraço parecido. De modo que, todos, de uma altura igual, formam, em conjunto, como um vasto jardim. E a cidade, vista do alto de uma torre, é coroada de flores, de frutos e de verduras.”

A crítica do Autor engloba, igualmente, a pernóstica desconsideração dos valores vernaculares, pelo hábito das elites com o emprego do latim: “Onde é a Sorbonne? Não se disputa mais em Sorbonne, porque, desde que se começou a falar lá em francês, esta trupe desapareceu.”

O embelezamento dos bairros, o alinhamento das ruas, o ordenamento do trânsito, o reassentamento de moradias e a recuperação dos espaços públicos são elementos modificadores da cidade existente. Todavia, são também elementos que a fortalecem. Assim, é de interesse constatar que foi possível para Mercier conceber um novo sistema urbano a partir das velhas estruturas, as quais, para os urbanistas da geração que lhe sucedeu, parecerão irrecuperáveis. Não se diga que a cidade ainda não havia alcançado total deterioração, pois à ocasião Paris ainda não havia sido beneficiada por um conjunto de obras promovidas após a queda do Antigo Regime;

mesmo sentido: se sente perdido nessas avenidas retas e paralelas, sem fim... (Essa questão será abordada com mais vagar no terceiro capítulo.)

nem se diga, também, que o ideal igualitário ainda não estivesse a exigir novos paradigmas, pois a Revolução já estava às portas. Antes, talvez, pudéssemos constatar que o determinismo racionalista ainda não se fizera exigente. Na ocasião, o futuro não era ainda uma garantia de eterna felicidade.

Enfim, Louis-Sébastien Mercier tem compreensão plena dos problemas da cidade, que não alcança apenas os aspectos espaciais, mas também aqueles de natureza funcional e cultural. Diferentemente, porém, de seus companheiros utopistas, de antes e de depois, para ele o sonho se localiza na sua própria cidade recuperada. Assim, de certo modo, ele se antecipa em quase um século à invenção do estatuto da cidade como uma instância pública¹⁰. A crítica urbana de Mercier não se destina ao desfazimento da cidade, mas à sua superação.

1.2.2 A ruptura com a cidade. Os modelos da perfeição.

Peguem suas picaretas, seus machados, seus martelos e ponham abaixo, ponham abaixo as veneráveis cidades, impiedosamente ! Vamos !

Manifesto Futurista. Paris, fevereiro de 1909

A idealização dos modernos, que implicava a ruptura com a cidade existente, decorre em linha direta da visão de construção de uma sociedade nova, perfeita, baseada na razão. Ao se libertar, pela razão, dos medos e da ignorância, o homem estaria construindo uma sociedade da igualdade.¹¹

Para a Modernidade, segundo Touraine (2000), a racionalização impunha a destruição dos vínculos sociais, dos sentimentos, dos costumes e das crenças chamadas tradicionais. O agente das transformações era a razão. *A razão não reconhece nenhuma aquisição, faz tabula rasa das crenças e formas de organização social e política que não descansam sem uma demonstração de tipo científico.*

Coadunado com a confiança em um futuro de permanente progresso, esse quadro epistemológico parece ser, como pretendo mostrar, o grande suporte do pensamento urbanístico moderno e de seu corolário: *a cidade perfeita*. Para o homem

¹⁰ Este tema, o da construção da cidade como instância pública, será retomado ainda neste capítulo, quando for abordada a experiência parisiense, ao tempo do prefeito Barão Haussmann.

¹¹ Para Touraine, “o modernismo exalta a vontade coletiva de lutar contra a desigualdade” (2000: 28). “E ao novo homem e à nova sociedade que cria imporá, em nome da razão, coações maiores que aquelas das monarquias absolutas (2000: 20). Augusto Comte, discípulo de Saint Simon, é para Touraine, o melhor representante do pensamento que pretende impor uma nova ordem, uma nova integração social. É necessário desembaraçar-se do

convicto das possibilidades do futuro e libertado pela razão, não haveria limites aquém da perfeição.

A utopia da razão

No início do século XIX, a crítica à cidade existente lhe é extremamente desfavorável. O quadro urbano é visto com grande apreensão, mesmo quando as transformações econômico-político-sociais são percebidas majoritariamente de modo positivo.

Em oposição a Mercier, que propõe uma Paris melhorada, os pensadores dos primeiros tempos do urbanismo moderno propõem cidades totalmente novas. Eles estão comprometidos com a definição de um futuro promissor para as cidades, que seja decorrente da nova realidade trazida pela industrialização e que seja mediado pela razão. É pensamento comum entre eles a idealização de uma cidade nova, capaz de *promover* o novo homem dos novos tempos da racionalização. De certo modo, poderiam ser qualificados como “herdeiros de Thomas Morus”.

Todos eles – Robert Owen (1771-1858), Charles Fourier (1772-1837), Victor Considérant (1808-1893), Etienne Cabet 1788-1856), Pierre-Joseph Prodhon (1809-1863), Benjamin Ward Richardson (1828-1896) e Jean-Baptiste Godin (1819-1888, entre outros – propõem uma cidade nova em um novo lugar, onde os vínculos entre a cidade e o campo sejam de harmonia. Cidades pequenas e federadas, novo homem, nova família, nova sociedade (Owen, Fourier, Considérant, Cabet, Prodhon, Richardson, Godin), um resumo de um universo também novo (Cabet). O futuro não era mais o paraíso bíblico, mas o paraíso construído pela Razão.

Esse entendimento – explicitado em propostas urbanísticas e edíficas que teriam o dom de promover melhores condições de vida para os mais pobres, em especial dos trabalhadores nas novas indústrias, sem, contudo, prévia mudança na estrutura econômica da sociedade – leva a que os primeiros deles sejam designados por diversos autores, a partir de Engels, como *socialistas utópicos*.

Segre (1988: 79) admite que esses formuladores “teórico-práticos” buscam uma *solução alternativa* para as cidades pressionadas pela industrialização. Essa solução alternativa compreenderia alguns pontos em comum, tais como o desaparecimento das contradições de classe, a autonomia econômica das cidades pela criação de unidades integradas campo-cidade, atenção especial à educação,

individualismo e passar do “eu” a “nós”. Propõe um novo princípio de integração social para depois do inevitável triunfo do coletivo sobre o individual (2000: 77).

condições sanitárias adequadas, predominância de habitação coletiva, *negação da cidade industrial* e limitação para o crescimento urbano, princípio da ordem funcional.

Benévolo (1967: 573) ainda entende que elas se constituem como propostas revolucionárias, para “mudar ao mesmo tempo a organização social e a organização dos tecidos habitacionais.” Na matriz das propostas, o desejo de harmonizar o campo e a cidade. Pareceria, contudo, uma insatisfação com o crescimento urbano e, nesse sentido, não deixa de ser um desejo de reverter o novo quadro.¹² Sendo irrealizáveis na época em que são divulgados e sendo superados pelo debate político na segunda metade do século XIX, para Benévolo (1967: 569) eles se consubstanciam como antecipações “da pesquisa coletiva da arquitetura moderna que terá início no século seguinte”.

Enfim, da análise individual dos principais elementos estruturadores das propostas de cada um dos pensadores da primeira fase do urbanismo moderno, é possível distinguir o eixo comum a todos, no qual a confiança no futuro e nas possibilidades da razão alcança uma dimensão utópica e faz da cidade herdada um lugar a superar. Não há continuidade possível, nem morfológica nem territorialmente, e sequer é possível uma continuidade do agente: o homem é um novo homem, a sociedade industrial e maquinista é uma nova sociedade.

O passado no futuro

Todavia, a rejeição à cidade existente não se dava apenas pela proposição de uma cidade nova. A perplexidade ante o turbilhão produzido pelas grandes transformações econômicas, sociais e políticas também conduziu a uma resposta ao inverso: se para uns as grandes transformações exigiam uma nova cidade, para outros a expressão urbanística deveria ser buscada nos tempos passados.

A nostalgia pelas relações existentes na cidade precedente à cidade industrial é representada pela valorização da forma urbana anterior. E não apenas pela forma imediatamente anterior, mas aquela localizada no passado mais remoto, no passado menos conhecido, no passado tão distante que já pode ser visto como épico.

A defesa da forma do passado, porém, não decorre de uma eventual valorização da atemporalidade dessas estruturas herdadas. Decorre, sim,

¹² A manifestação de aversão à cidade é uma atitude que não pode ser desconhecida na formulação da urbanística. Em *Conspiración pour l'égalité* – escrita em 1828 por Filippo Buonarroti, citado em Benévolo (1967: 85) como um dos mais influentes pensadores do urbanismo, junto com Saint-Simon e Fourier – diz o autor: “O excesso de população se acumula na cidade tanto para dissipar no ócio as riquezas produzidas pelos camponeses quanto para procurar fáceis meios de subsistência ao serviço (...) das engrenagens da administração pública.” E mais adiante: “Para chegar à igualdade, será necessário eliminar essas enormes aglomerações destruidoras da moral da população.” “Não mais uma capital. Não mais grandes cidades!”

especialmente da negação dos elementos constituintes dos novos tempos, justamente as grandes mudanças na economia e na tecnologia, na configuração de uma nova época que exigiu – e promoveu – o crescimento demográfico e a expansão urbana.

Choay chamou os arquitetos e pensadores que trabalharam nesse diapasão de pré-urbanistas culturalistas.¹³ Todavia, talvez se encontre na necessidade de fazer um paralelo (com os progressistas) no arcabouço metodológico sobre o qual construiu sua antologia sobre o urbanismo moderno a principal defesa da constituição desse grupo. Não nos parece, contudo, uma razão das mais fortes, porquanto para esse grupo a nova cidade seria a cidade mais remota, anterior à industrialização, e a própria industrialização seria, para eles, uma etapa transitória, a ser superada muito brevemente. Uma expressão desse pensamento é a utopia escrita por William Morris, cuja ação transcorre no século XXI e na qual o autor prevê o fim do sistema industrial, a quem, de certo modo, atribui as mazelas das cidades suas contemporâneas...

Em seu estudo intitulado *Orígenes de la urbanística moderna* (1967), que trata especificamente das cidades da industrialização, bem como em *História da Cidade* (2003), Benévolo não inclui uma análise do trabalho desses pensadores. No primeiro, Benévolo cita Pugin apenas através das duas famosas imagens sobre a cidade católica em 1440 e 1840. Em relação a Morris, aborda, sucintamente, o seu itinerário pessoal para justificar a sua opção política socialista. Essa avaliação é, de certo modo, compartilhada por Hall (1988:108), para quem Morris defenderia não apenas a volta às condições urbanísticas do passado, mas também “a uma vida mais simples, centrada em artesanato e comunidade.”¹⁴

Morris idealiza as formas medievais, não contaminadas pelas transformações de que resultaram as cidades “disformes” contemporâneas deles. Posicionando-se politicamente como socialista, retém da ideologia a adesão à solidariedade, à generosidade para com os pobres. No entanto, na sua interpretação urbanística, retira do futuro as causas da própria reestruturação da sociedade...

Também para Morris e Pugin a cidade existente não era aceitável. O modelo idealizado não era o gerador do futuro, como fora para os pré-urbanistas progressistas, mas, paradoxalmente, seria gerador do passado. É um modelo nostálgico e utópico. Nostálgico, porque se limita a exaltar virtudes herdadas, sem

¹³ O grupo é constituído por Augustus Pugin (1812-1852), John Ruskin (1818-1900) e William Morris (1834-1896).

¹⁴ Vale a pena transcrever a poesia de Morris citada por Hall (1988:102): “Esquecei a cidade que se alastra, medonha/ Pensai, sim, na alimária a pastar na colina/ E sonhai com Londres, pequena, branca, limpa/ Bordando o claro Tâmis, com seus verdes jardins.”

propor o enfrentamento das dificuldades presentes. Utópico, porque transfere para um futuro impossível a solução de hoje. Admitindo que as propostas de Fourier e outras de mesmo gênero se justificavam na constatação de uma grande pobreza, generalizada, Morris também entende que a crise das cidades do século XIX é uma situação passageira. O vínculo entre a cidade do passado e a do futuro é feito com a eliminação das condições que constituíram a cidade do presente: elimina-se a causa da imprevisibilidade, projeta-se o ideal. As cidades que promoveram os novos tempos industriais deixarão de sediar a civilização maquinista; ela própria –a civilização maquinista- deixará de existir.

Essa idealização de derrocada da civilização maquinista é vista por Marx (Segre, 1988: 75) como resultado do conservadorismo e, mais ainda, do reacionarismo das camadas médias, inconformadas com a perda de poder frente às grandes mudanças econômicas e sociais trazidas pela industrialização. Elas dirigem sua crítica não apenas às relações burguesas de produção, indo contra, igualmente, os mecanismos e instrumentos de produção.

Contudo, em que pese a absoluta diferença, sob o ponto de vista urbanístico, entre as propostas dos dois grupos até aqui abordados, vale destacar a coincidência na percepção sobre as possibilidades do futuro e seu vínculo com a urbanística. De fato, se para os primeiros pensadores o futuro seria um tempo estável de igualdade e felicidade, no qual as novas cidades seriam o espelho dessas novas relações sociais; para os segundos o futuro também seria um tempo róseo e de igualdades, em que as cidades retomariam as formas mais antigas, *tornadas perfeitas* pela idealização e pela distância.

Também aqui, paradoxalmente, nenhuma continuidade com a cidade existente é possível. A ruptura se dá pelo retorno às formas passadas (e perfeitas!).

A cidade provisória

Marx e Engels constituíram, talvez, o pensamento político de mais larga influência na formulação urbanística moderna, em que pese não terem buscado uma configuração urbana precisa. Ao contrário, deixaram que as novas condições estruturais da sociedade socialista viessem a defini-lo segundo as novas relações de produção.

No *Manifesto Comunista*, de 1848, é feita uma crítica às propostas urbanísticas *utópicas* que, ao privilegiarem seus desenhos, deixam em ponto secundário as atividades políticas; esses pequenos experimentos fracassam sempre, na pretensão de serem exemplos de transformação pacífica da sociedade. Contudo, o *Manifesto*

admite um papel importante para essas propostas, como material para instrução dos operários, através das *teses do futuro*, “tais como a desapareção do contraste entre cidade e campo.”¹⁵ Ainda justificando porque não é possível atribuir importância a essas propostas, os autores do Manifesto explicam que através dessas teses apenas se anuncia o desaparecimento do antagonismo de classes, “antagonismo que apenas começa e do qual os inventores de sistemas não conhecem senão as *primeiras formas indistintas e confusas*.”

Essa avaliação é levada em consideração por Benévolo (1967: 95). Para ele, as soluções oferecidas são *abstratas e esquemáticas* e não conduzirão à nova sociedade. A nova cidade, para Benévolo, corroborando Engels, “é uma consequência das relações sociais modificadas”. “As *grandes cidades somente poderão ser suprimidas*¹⁶ pela abolição do modo de produção capitalista”. [Grifo meu.] Benévolo ainda é mais contundente na análise que faz das proposições urbanísticas referenciadas a desenhos precisos, sem uma reforma geral da sociedade. Embora reconheça que serviram de estímulo à cultura urbanística, especialmente pela generosidade – no que se distinguiriam da cidade ideal renascentista –, elas também foram usadas pelos conservadores reformistas, com o objetivo justamente de preservar o ordenamento social ameaçado pela revolução (Benévolo, 1967:157).

Esse argumento do grande historiador italiano ressalta um tema fundamental em todo o debate arquitetônico-urbanístico do último século, o da pertinência entre as intenções de projeto e a forma edificada. Neste caso citado, a proposta socialista poderia ser apropriada pelo conservadorismo em seu benefício. Mas Benévolo também argumenta que, em outras ocasiões, as propostas conservadoras – exemplifica com as colônias Krupp e as cidades operárias napoleônicas – puderam ser aproveitadas como instrumento na luta política para derrubada do sistema que as produziu.

Essa compreensão, neste aspecto, não é compartilhada integralmente por Segre (1988:138), para quem as experiências de Krupp e assemelhados demonstraram que o isolamento do proletariado e as melhoras materiais concernentes

¹⁵ Transcrição segundo Benévolo (1967-94)

¹⁶ Parece claro o sentido de desaprovação da cidade resultante da industrialização – a cidade grande –, aquela cidade que foi responsável, ela também, pelo crescimento demográfico e pelas mudanças de produção e de desenvolvimento. Penso que é subjacente a este desejo de suprimir as grandes cidades a intenção maior de combater a própria cidade. Nesse sentido, é essa uma visão nostálgica, que idealiza a pequena cidade como o lugar da harmonia.

fizeram com que sua combatividade política diminuísse, ao mesmo tempo em que aumentava o rendimento produtivo, em benefício, evidentemente, do capitalista.¹⁷

Assim, chegaríamos à necessária inércia, sob pena de nossos esforços serem aproveitados em sentido contrário ao desejado. O inexorável será a substituição da cidade que nos trouxe até aqui por uma outra, onde haja perfeita harmonia entre as relações sociais, os espaços, as formas, as pessoas. A cidade ordenada e feliz do futuro absoluto.¹⁸

Finalmente, o pensamento socialista de Marx e Engels – não obstante não estabelecer uma morfologia urbana, mas vínculos de dependência entre forma e sociedade, ao deixar para o futuro a definição do novo desenho – não deixa de considerar a cidade existente como passível de substituição, a qual só não é feita porque não se tem as condições estruturais necessárias.

A cidade herdada é transitória. E também não é desejada: não há viabilidade na sua continuidade.

O futuro é um só

A industrialização já é secular e plenamente vitoriosa; a crítica às condições dela decorrentes não interessam mais. Agora, é a hora de implantar a idealização: é a hora do arquiteto.

A disciplina urbanística se apresenta, ao início do século XX, como função para especialistas e, nesse sentido, é despolitizada, segundo Choay. Seus modelos são válidos em todos os contextos. As respostas atendem a todas as questões, da habitação à construção, da circulação ao homem feliz, desde que este seja único! O urbanismo não é o lugar da dúvida nem do indefinido, aqui não cabem as diferenças. Nada que já exista interessa: tudo é novo e definitivo. Não há pré-existência a que se deva dar continuidade.

Nesse entendimento, a corrente mais importante do urbanismo foi a do Movimento Moderno, a que exerceu a mais forte influência ao longo do século XX, a

¹⁷ Outro aspecto levantado pelo professor ítalo-cubano na argumentação que faz contra essas cidades especiais é quanto ao isolamento em relação à massa obreira existente nas grandes cidades. Sem enfatizar este ponto no seu texto, quase que *en passant*, Segre indiretamente confere à grande cidade um papel político importante. Destaco este aspecto porque é um dos elementos fundamentais do *princípio da urbanicidade*, no qual buscaremos o apoio em capítulo mais à frente, quando discutiremos a *constituição da contigüidade*.

¹⁸ O grupo de pensadores do “pré-urbanismo sem modelo”, de acordo com a classificação de Choay, é composto por Friedrich Engels (1820-1895), Karl Marx (1818-1883), P. Kropotkin (1842-1921), N. Bukharin (1888-1938) e G. Preobrajensky (1886-1937), estes dois últimos atuando em conjunto, na formulação das bases do urbanismo soviético.

ponto de, em grande medida, poder ser confundida com a expressão ocidental do urbanismo desse tempo.¹⁹

O que se pretende é um *novo modelo de cidade*, na avaliação de Benévolo (1967: 615 seg). Mesmo trabalhando de forma não articulada, os arquitetos modernos – como Walter Gropius (1883-1969) e Le Corbusier (1887-1965)²⁰ – conseguem produzir um elenco de propostas que mantém entre si vínculos conceituais e programáticos. Dentre estes, Benévolo (1967: 630) destaca a diferenciação das funções urbanas; os edifícios isolados dispostos em áreas verdes livres; a circulação separada para pedestres, para veículos lentos, veículos pesados; a indefinição formal cidade-campo. Entende ainda o professor italiano que o elemento compositivo fundamental da nova cidade é a função habitar. Nesse sentido, a moradia e não o edifício seria o ponto de partida para reorganizar a cidade. A partir da moradia, “a arquitetura moderna se propõe *reconstruir* a cidade” (Benévolo, 2003: 637) já que a lógica a preservar seria a dos moradores e não mais a dos proprietários e funcionários.

Sem pretender polemizar com Benévolo sobre as possibilidades da cidade modernista, que ele vê tão nitidamente em suas intenções e desdobramentos, o que desejo registrar é a clareza com que afirma a substituição da cidade precedente pela cidade nova. Simplesmente não cogita do ajuste entre os tecidos pré-existentes e os novos trechos da cidade a construir. A cidade modernista será mais funcional, pois atenderá às novas tecnologias, e ao mesmo tempo permitirá um desenho urbano mais adequado à compreensão da cidade como lugar predominantemente habitacional.

A confiança no futuro e nas possibilidades da cidade perfeita, ordenada, funcional, capaz de produzir a nova sociedade igualitária, talvez tenha nos urbanistas do Movimento Moderno – sobretudo nas suas formulações doutrinárias expedidas através dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAMs) – a mais ampla das obras de rejeição e de ruptura em relação à cidade herdada.

Ponham abaixo!

O movimento futurista, que teve origem na Itália, liderado por Tomasio Marinetti, foi lançado oficialmente em Paris, com o seu *Manifesto Futurista*, texto

¹⁹ E, no caso brasileiro, ser a própria expressão da *modernização*, a partir do que todas as propostas de ruptura estariam prévia e plenamente justificadas.

²⁰ Além destes, o grupo de *urbanistas progressistas*, na classificação de Choay, é composto por Tony Garnier (1869-1948), Georges Benoit-Levy (1880-1971) e Stanislav Gustavovitch Strumilin (1877).

publicado no *Le Figaro*, em fevereiro de 1909. Envolvendo poetas, pintores, escultores e arquitetos, teve repercussão polêmica, como, aliás, era sua proposta. A sua própria designação refere-se ao seu compromisso com a construção de novas bases artísticas, que também se estendem aos campos social e político. Embora alguns autores considerem sua influência muito pequena, o termo *futurismo* adquiriu um relevo que se despreendeu das origens e passou a constituir-se, no senso comum, como sinônimo de modernidade.

O *Manifesto* é claramente uma ode ao novo, sem tergiversações, e um compromisso assumido sobre uma *tabula rasa*, tão em acordo com os modernos seus contemporâneos. « Nós queremos cantar o amor do perigo, o hábito da energia e da temeridade », é seu primeiro enunciado. Pouco depois, expõe o que talvez seja outra das bases comungadas com os modernos: a valorização da velocidade. Mas não apenas uma manifestação singela, mas algo tão forte como « ...uma beleza nova ...o automóvel ... que é mais belo que a *Victória de Samotrácia* ! »

Depois de uma saudação tão efusiva aos novos tempos da velocidade e do automóvel, pareceria até uma profecia – de fato seria mais propriamente um corolário –, as afirmações sobre a cidade: « Peguem suas picaretas e seus martelos e destruam os fundamentos das veneráveis cidades ! » Berman (1986: 26), baseado em uma tradução em inglês do *Manifesto*, diz ser este trecho mais enfático: « Peguem suas picaretas, seus machados, seus martelos e ponham abaixo, ponham abaixo as veneráveis cidades, impiedosamente ! Vamos! ».

Desse modo, tão retórico e panfletário, o Manifesto Futurista conformaria talvez, ainda assim, um sentimento mais amplo do que apenas o de seus autores.²¹ Nesse particular, parece que também seria aceitável para Le Corbusier, não tivesse sido publicado mais de uma década antes de seu *Urbanismo*.

Como «panfleto libertário», especialmente nesta parte das “picaretas e machados” é que também Fanette Roche (1983: 98) entende o apelo que o Manifesto faz aos « destruidores», ao estudar, em profundidade, a Aventura Futurista dessa

²¹ A idéia da necessidade de refazer a cidade existente, integrando-a ao que seria a senda de progresso, encontra-se disseminada já bem antes do Manifesto Futurista, o qual seria, nesse sentido, um catalisador de muitas faces do pensamento moderno que cruzou o século XIX. É exemplo significativo dessa disseminação a presença de Olavo Bilac na crítica às obras de urbanização empreendidas, no Rio de Janeiro, ao tempo do prefeito Pereira Passos. O poeta, sabemos, era abolicionista e republicano, e provavelmente, teria também uma herança saint-simoniana. De larga influência na sociedade carioca e brasileira, atuou publicamente em defesa das obras de demolição da cidade colonial. Em crônica datada de 1904 – portanto, alguns anos antes de ser publicado o Manifesto Futurista –, Bilac saudou o conjunto das obras enfatizando o sentido de progresso, dizendo (Bilac *apud* Pesavento, 1904,1999: 183): “... as picaretas, entoando um hino jubiloso, iniciaram os trabalhos (...) pondo abaixo as primeiras casas condenadas. (...) Era o gemido soturno e lamentoso do Passado, do Atraso e do Opróbio. A cidade colonial, imunda, retrógrada,

década. Ela chama a atenção para a forma violenta (usando exclusivamente o imperativo e o subjuntivo), suprimindo mesmo as formas verbais (à vous les pioches!), ao que designa esse apelo aos destruidores e incendiários por « uma lógica simplista e impaciente ». E' claro, destaca, que não se trata de uma destruição nem de um incêndio efetivos, mas um ritual simbólico. Contudo, esse ritual não poderá estar dissociado, no futuro, de repercussões eventualmente importantes na construção de uma idéia de desprezo pela cidade existente e conseqüente 'permissão' para sua – agora sim ! – efetiva destruição.

Aos milhares, sempre a mesma

Na crítica à cidade herdada uma das expressões mais recorrentes é a nostalgia em relação à vida campestre, adjetivada positivamente, em contraste com a vida urbana, percebida como viciosa. Embora não seja uma atitude exclusiva da modernidade – porquanto tem perpassado os tempos e assim nos relatam cronistas de diversas épocas, como Boccaccio no século XIV –, o certo é que superar as contradições entre campo e cidade foi um objetivo declarado da imensa maioria dos discursos doutrinários do urbanismo moderno.

Choay (1988: 205 seg) classifica alguns autores que têm seu eixo projetual na idealização da vida no campo em duas categorias: os *culturalistas* e os *naturalistas*.²² Na caracterização dos *culturalistas*, admite como seus princípios ideológicos que a totalidade (cidade) prevalece sobre as partes (indivíduo) e o conceito cultural de cidade prevalece sobre a noção material. Para ela, “definitivamente, é um modelo nostálgico”, porque o cerne culturalista é a recriação de um passado morto.

Em que pese reconhecer a pertinência da classificação de Choay, agrupando Sitte, Howard e Unwin, para efeitos deste estudo e da relação que estabelecem com os precedentes ambientais e culturais, parece-me necessário evidenciar as propostas de Sitte. A diferença central reside no fato de que, enquanto Howard e Unwin propõem uma nova cidade, pequena, modelo, para Sitte a preocupação é com a promoção de espaços ordenados esteticamente e decorrentes da experiência urbana arqui-secular. A cidade grande não está nos planos dos dois primeiros: a população, quando crescer, formará novas cidades celulares, interligadas por ferrovia e separadas entre si por campos e bosques. Para Sitte, não está em cogitação o abandono das cidades

emperrada nas suas velhas tradições, estava soluçando (...) Mas o hino claro das picaretas abafava esse protesto impotente. Com que alegria, cantavam elas, as picaretas regeneradoras!”

²² Entre os culturalistas, lista Camillo Sitte (1843-1903), Ebenezer Howard (1850-1928) e Raymond Unwin (1863-1940); como naturalista, situa Frank Lloyd Wright (1869-1959).

grandes existentes; ao contrário, propõe a sua melhora, com a qualificação de seus espaços.

Unwin e sobretudo Howard são influentes propositores da cidade como um sistema de lugares, aberto, indefinido, apesar de composto por células individualmente fechadas e definidas. Nesse sentido, opõem-se à proposta de Sitte, tendo em Wright um companheiro mais afim. Para o âmbito deste estudo, convém registrar que compartilham com os demais pensadores do urbanismo moderno a noção de que o futuro conduzirá a relações de harmonia, para as quais as cidades existentes são um entrave e as novas cidades uma condição. Suas cidades também são cidades-tipo para homens-tipo. Perfeitas.

Construídas aos milhares, sempre a mesma.

A cidade desconstruída

Desde o século XIX, mas sobretudo nas suas últimas décadas, os conceitos de natureza e de cidade foram objeto de grande debate, implicando em um novo modelo de interdependência entre a questão urbana e a sustentabilidade ambiental. Contudo, o senso comum continua percebendo a relação *campo-cidade* como conflituosa. Poderia afirmar que, desde a Revolução Industrial, esta foi uma questão das mais presentes nos estudos dos pensadores do urbanismo. O tema chega a ser um elemento unificador entre eles.

Todavia, a harmonia desejada na relação campo-cidade foi tratada nas propostas da modernidade como uma adequação da cidade ao campo. Isto é, buscou-se que a cidade incorporasse a si as qualidades positivas encontradas na natureza. Os desenhos urbanísticos refletem essa idealização nos traçados, nas densidades, nos símbolos e em outros elementos definidores da forma da cidade, inclusive, e especialmente no caso do Movimento Moderno, no privilégio ao edifício isolado.²³

As propostas urbanísticas de Frank Lloyd Wright são consideradas como atinentes a um *urbanismo naturalista*, segundo a classificação que nos serve de base. A obra de Wright não objetivaria a incorporação das qualidades do campo à cidade; seria a dispersão da cidade no campo.

Benévolo não contempla a proposta de Wright em seus estudos sobre a cidade, embora o faça nos capítulos consagrados à arquitetura-edificação. Para Hall, a concepção urbanística de Wright é o “domínio do não-lugar” (1988:12), contudo estaria

²³ O privilégio ao edifício isolado é comumente apresentado como defesa da correta inserção da arquitetura na natureza. Sol, luz, saúde – qualidades que o campo oferece e que seriam escassas na cidade industrial – estariam

em consonância com o espírito da época. A observação-síntese de Hall é de que o arquiteto americano não pretendia harmonizar a cidade e o campo, mas fundi-los. A idéia motriz seria a de recriar uma nação de agricultores proprietários livres e independentes. Não obstante esse caráter visionário inerente ao projeto wrightiano, para Hall após a Segunda Guerra Mundial os Estados Unidos experimentaram o crescimento da construção suburbana como se fosse uma *Broadacre* – alusão a *Broadacre City*, a cidade-modelo idealizada por F.L.Wright – disseminada por todo o território (1988: 344).

Também para Segre a tônica da proposta de Wright é a anti-cidade, configurada em um plano de ocupação à escala territorial, baseada em valores da descentralização e do individualismo. Em que pese tais valores serem correntemente agregados à decadência capitalista, Segre observa uma qualidade específica na proposta wrightiana que aponta para o futuro, ou seja, o uso da tecnologia. Ao contrário da idealização reacionária de saudosistas da cidade pré-industrial, Wright não busca a cidade perdida, mas exalta o uso de componentes industriais e de alta tecnologia. Ao defender o emprego do automóvel, as redes de infra-estrutura amplamente distribuídas a todo o território, o estímulo à auto-construção através de elementos industriais componíveis, o uso do rádio, telefone e telégrafo como instrumentos substitutos da interação interpessoal, ele adota um rumo significativamente dirigido ao futuro. Segre afirma que a proposta não se deixa arrastar por um “romanticismo anti-tecnocrático”, uma vez que incorpora indústria e agricultura na produção dos espaços territoriais (1988: 208).

Enfim, a obra urbanística de Frank Lloyd Wright se apresentaria tanto em sintonia com a idealização norte-americana do indivíduo autônomo quanto propõe uma ocupação que reafirmaria essa condição.

Todavia, no interesse da contiguidade, desejo ressaltar o que me parece ser um paradoxo, e que talvez tenha passado despercebido. Refiro-me ao fato de que essa exacerbação do individualismo *wrightiano* está suportada pela também exacerbação das *estruturas comuns*, que são necessariamente produzidas coletivamente. É o caso das auto-estradas, que quanto mais disseminadas mais exigem a contribuição de todos para a sua implantação; é também o caso das infra-estruturas de saneamento: teriam que vir antes da célula sanitária industrializada que é o embrião de cada moradia popular – e, portanto, se confrontam com o individualismo defendido pelo arquiteto. É, ainda, o caso das redes de telefone e

garantidos no edifício solto em meio a gramados abundantes. Contudo, este discurso pode ser interpretado como retórica modernista, na procura por obras-primas, mesmo na produção temática.

telégrafo, cujos postes não estarão implantados junto às auto-estradas, de modo a evitar a poluição visual das mesmas... mas que são condição inicial da ocupação territorial.

Wright, com sua proposta, é contundente na crítica à cidade precedente. A cidade existente não serve ao novo indivíduo, forte na sua autonomia, na sua independência, no seu isolamento. O arquiteto não foi buscar no passado a forma que lhe conviria. Ante à questão, optou por explodi-la em uma miríade de situações que se referenciam a cada indivíduo.

É inegável o desejo de se perguntar sobre a adequação da proposta wrightiana à noção de futuro permanentemente róseo, que garantiria essa exacerbação individualista, ou, de outro modo, à concepção de tempo e de futuro resultante do advento das teorias da relatividade e quântica, como ensinado por Hawking. Estaria o futuro concebido por cada um, segundo sua própria inserção no espaço e no tempo, representado na anti-cidade de Broadacre?

O lugar da técnica

Um outro viés investigativo na formulação urbanística moderna engloba os estudos de arquitetos e visionários que, submetidos às dificuldades crescentes das cidades contemporâneas, vislumbravam nos recursos da tecnologia a possibilidade de enfrentamento radical dos problemas urbanos. É também percebido, inclusive por alguns dos próprios autores, como um *urbanismo de ficção científica*.

É claro que se trata, sobretudo, de um esforço de pesquisa para avaliação das possibilidades oferecidas pela ciência e pela técnica, admitindo-se a percepção de quase onipotência que envolve esses campos do conhecimento na primeira metade do século XX. A esse conceito aglutinador das propostas, por certo podemos associar outros tais como *tecnolatria*, *futurismo* e *urbanismo espacial*.

Choay (1965: 36) chama a atenção para o papel propagandístico dessas propostas, que seriam muito bem aceitas pelo grande público, ávido de notícias apaziguadoras em relação ao futuro urbano. Elas se constituiriam, assim, em “um meio de evadir-se da cotidianidade do habitar que é uma permanente frustração” Embora nelas reconhecendo uma função investigativa, importante para abrir caminhos e colocar em desafio as certezas de hábitos mentais estratificados, Choay também alerta para o caráter ideológico que essas propostas contêm, ao exacerbarem a idealização da tecnologia. Isso implicaria, é claro, em prejuízo das relações culturais e políticas que constroem a cidade, em especial a *negação da cidade* que está implícita na *indiferenciação do lugar*, uma das características dessas idéias universalistas, e na

inteira determinação de cada projeto, que estaria pronto e acabado desde as pranchetas e fábricas.

Enfim, *tecnopia*²⁴, ao invés de lugar da técnica, como definido, não deixaria de poder ser, também, a “utopia” construída pela tecnologia – a tecnoutopia. De fato, a modernidade tem conferido à ciência e à técnica um papel não apenas privilegiado na cultura. Em muitos casos, parece pedir-lhes que substituam a própria cultura...

Na avaliação de Choay (1965: 255 seg), Eugène Hénard (1849-1923) foi o maior urbanista visionário, o de maior influência nas cidades.²⁵ Propondo a racionalização do tráfego, ele projeta níveis superpostos das áreas públicas, em especial das ruas, para organizar as infra-estruturas de água, esgotos, drenagem, telefonia, e todas as outras que imaginava viriam a se desenvolver. Concebe tabuleiros de concreto por onde seriam instaladas as faixas para pedestres e para veículos leves, por onde teriam acesso as edificações. Sob estas, em estacas, estariam os demais serviços, em altura variada, não inferior a seis metros. Recolhimento de lixo em carros sobre trilhos, transporte público, distribuição de gêneros e mercadorias, também sobre trilhos e no nível inferior da plataforma de trânsito dos pedestres. Portanto, solo natural, rua inferior e rua superior, três níveis até alcançar as edificações.²⁶

Reconhece Hénard que sua proposta seria mais facilmente adotada para as cidades novas, pois em casos como o de Paris a solução seria diferente: rebaixamento dos leitos atuais, por desaterro até à profundidade compatível com os serviços. Seria trabalho oneroso, que demandaria uma programação secular, “pois em nenhum momento seria cogitado deslocar nossos tesouros de arte, nem modificar os monumentos históricos e o aspecto consagrado de nossas velhas cidades.” (Hénard *apud* Choay, 2003: 252). Não obstante, é Hénard o único pensador do urbanismo, incluído na classificação de Choay, que propõe novas condições para as cidades e admite explicitamente a necessidade de preservá-las da destruição.

²⁴ Esse papel de exagerada ênfase às possibilidades da tecnologia para a resolução dos problemas urbanos é designado por Françoise Choay como *Tecnopatia*.

²⁵ Incluem o grupo de proponentes classificados por Choay, além de Hénard, Colin-Buchanan, que presidiu a comissão constituída pelo governo inglês em 1961 para estudo dos transportes na Grã-Bretanha e que emprestou o seu nome ao relatório das recomendações, e Iannis Xenakis (1922-2001).

²⁶ Em apoio à avaliação quanto à influência de Hénard no urbanismo contemporâneo, registro a proposta do arquiteto grego Doxiadis, para o Rio de Janeiro, na década de 1960. Para Copacabana, Doxiadis recomendou a elevação das ruas em plataformas, de modo a transformar todos os terrenos em pavimentos de serviços, transferindo para o nível do pavimento superior as atividades de circulação peatonal e de veículos leves. Também parece ser muito próximo o vínculo entre a proposta de Hénard e os pilotis das edificações modernistas.

Embora incluído na classificação que vim a adotar para comentar os vínculos dos modernos com a noção de tempo e de futuro, Colin-Buchanan e seu relatório me parecem pertencer a uma outra etapa do urbanismo, aquela em que a revisão dos dogmas e paradigmas já faz-se indispensável. De fato, a comissão Buchanan traz sua contribuição a partir de 1963, quando a revisão teórica já está em pleno andamento. A circulação nas cidades é o tema do relatório. Propõe a adequação das vias de trânsito às características que se pretendam para cada trecho urbano. Nesse particular, a influência do relatório nas cidades mundiais, que Choay exalta, parece-me pouco relevante, porquanto ainda nos deparamos com o privilégio da circulação em detrimento da ambiência.

Fazendo analogia entre cidade e moradia, Buchanan defende que os bairros ou zonas urbanas sejam autônomos, como são os cômodos em uma casa, articulados por vias de tráfego que funcionariam como os corredores na habitação. O dimensionamento do tráfego estaria condicionado a três parâmetros: a qualidade do ambiente, a sua acessibilidade e o custo das transformações materiais a serem feitas, na hipótese de se pretender ampliar o número de veículos em trânsito. Resulta daí a seguinte “lei”: “dentro de qualquer zona urbana, o estabelecimento de normas para as zonas circundantes determina automaticamente a acessibilidade, mas esta pode crescer em função da despesa aplicada em transformações materiais”. (Relatório Buchanan, Choay, 1965: 255 seg).

Hall (1988: 373 seg) comenta o sucesso de vendas do livro do Relatório Buchanan. À primeira receptividade de espanto e de adesão, paulatinamente as recomendações foram sendo acomodadas, com sua utilização em cidades importantes como São Francisco, na Califórnia. Hall atribui a Buchanan uma grande importância na reversão do modo rodoviário para o modo metroviário no transporte metropolitano em importantes cidades do mundo.

Benévolo (1967: 700) também avalia positivamente a contribuição de Buchanan, ao admitir que ele trata pela primeira vez, de maneira moderna, do grave problema de circulação e trânsito nas cidades grandes: o tráfego não pode crescer indefinidamente sem destruir a ambiência. Em conseqüência, os planos urbanos não podem simplesmente almejar ampliar as condições para o tráfego, em detrimento da cidade.

Iannis Xenakis, outro dos arquitetos ‘visionários’, critica a dispersão urbana, inclusive quando feita através de *cidades satélites*, defendendo o incremento da concentração. Sua proposta é de uma *cidade cósmica vertical*, a ser construída por estrutura em casca, tais como parabolóides hiperbólicos. A forma será uma casca oca

de parede dupla; altura de 5.000 metros; uma população de 5 milhões de habitantes. Caso se deseje maior altura, deverá ser previsto sistema próprio de pressurização, umidificação e oxigenação artificiais. O diâmetro da base será de 5 km e a superfície da casca será de 60km².

A crítica à dispersão urbana, feita por Xenakis, quando acompanhada pela proposta de um edifício-cidade, como o que efetivamente propõe, não chega a configurar uma opinião em dissonância com o conjunto urbanístico de ruptura. Ao contrário, se apresenta apenas como uma forma alternativa àquelas antes comentadas, porquanto seu objetivo também é a produção de uma nova cidade perfeita.

Roberto Segre (1988: 345 seg) não deixa de abordar o tema, mas adota outros parâmetros, a que designa por “A evasão utópica no urbanismo contemporâneo”, no qual situa as contribuições dos arquitetos Yona Friedman (1923 -) e Kenzo Tange (1913 -), entre outros. Como estes arquitetos estão situados em período posterior ao estudado, e, de certo modo, não acrescentariam uma crítica destoante, o registro é feito apenas como evidência de um entendimento compartilhado.

A rejeição da cidade histórica

A expansão da cidade de Barcelona, projetada por Ildefonso Cerdà (1815-1876), é contemporânea à reforma de Paris, mas não se encontra englobada nos estudos que nos serviram de base classificatória. Por razões políticas de âmbito catalão, o urbanista experimentou um longo ostracismo de mais de século, o que veio a se refletir na pequena divulgação de sua obra. O próprio termo “urbanismo” teria sido uma invenção de Cerdà. Em que pese alguns autores, como Agache (1930), datarem do início de século XX o advento dessa expressão, ela foi minuciosamente defendida pelo catalão na sua *Teoria*, publicada originalmente em 1861. Apenas na década de 1970, a sua *Teoria geral da urbanização* foi publicada no exterior.²⁷

Pelo relevo que adquiriu essa experiência, convém incluí-la, mesmo que em breve comentário. O que especialmente é de interesse para o nosso caso em estudo é a relação morfológica sem ruptura entre a nova cidade e a velha cidade. A expansão, concebida em trama regular, foi justaposta à cidade gótica, a antiga Barcelona, ou seja, preservando-se o velho tecido. Nesse sentido, o trabalho de Cerdà seria um

²⁷ Trata-se da obra de António López de Aberasturi, intitulada *Ildefonso Cerdà – La théorie générale de l'urbanisation*. Paris: Éditions du Seuil, 1979.

contraponto às propostas dos pensadores modernos seus contemporâneos, na medida em que procuraria o ajuste à ruptura, compatibilizando o novo ao existente.

A área utilizada pelo *Ensanche* estava desocupada por razões militares, quando uma revolução exigiu a derrubada dos muros de Barcelona e a expansão da cidade. Para essa planura, com largura de 1,2 km e mais de 10 km de comprimento, Cerdà projetou um novo tecido composto por uma malha básica de 113 m x 113 m, sobre o qual se distribuiriam os equipamentos públicos segundo regras racionais, em um modelo teórico de crescimento indefinido.²⁸

A relação entre o novo e o velho assentamento se estabeleceria simbolicamente através de uma praça monumental, na extremidade das antigas *ramblas*, que faria a transição espacial, e por três novas ruas em prolongamento do novo traçado, a serem implantadas no interior do *Casco Viejo*, que praticamente ficaria intacto. Desse modo, a justaposição se consolidaria sem maiores rupturas e mesmo com uma relativa adequação. Mas sendo Cerdà egresso de curso de engenharia, formado sob inspiração saint-simoniana, na qual prevalecia a idéia da racionalidade e da rejeição aos modelos precedentes, como se explicaria a preservação da cidade antiga?

Aparentemente, o trabalho de Cerdà seria a exceção, a qual nos diria que nem todos os proponentes urbanísticos do período em estudo batalhariam pela ruptura em relação ao tecido urbano. Essa aparente contradição foi esclarecida a partir do conhecimento do trabalho de López de Aberasturi (1979), no qual ele nos informa sobre o pensamento do urbanista a respeito das antigas cidades e sobre as condições políticas em que atuou. Para o urbanista catalão, segundo seu biógrafo (López de Aberasturi, 1979: 35 seg), “as reformas são necessárias, entretanto o problema não será resolvido com reformas parciais; é tempo já de se empreender a reforma radical.”

Moderno, homem da ruptura com o passado, para Cerdà “as cidades são um produto da história, certo, mas da história da opressão, da história anti-natural e não da verdadeira história humana”. Portanto, “perseverar na construção das cidades segundo as normas habituais –históricas– é mais do que um erro: é um alibi para fazer durar a opressão.” Com essa convicção, por que preservou a cidade velha, o *Bairro Gótico*?

²⁸ O projeto de Cerdà para Barcelona será estudado com esse interesse morfológico no capítulo terceiro, *Como se expressa a Contigüidade*, quando tratarmos da ocupação do solo e da questão do reforço (ou rejeição) das centralidades.

Na verdade, a preservação não estava nas intenções de Cerdà. Mas ele teve que se render a ela por causa do seu enfraquecimento político, decorrente do fato que seu plano foi imposto pelo governo central, desde Madri, à revelia do resultado de concurso público vencido por outro arquiteto.²⁹ Ou seja: para garantir a implantação geral de sua idéia, o urbanista precisou abrir mão do “detalhe”: a demolição da Barcelona velha. A estratégia que Cerdà adotou foi envolver o Bairro Gótico com o novo traçado, definindo limites com ele compatibilizados, e criando três vias que, saindo do novo tecido, prolongavam-se para o interior do antigo, de maneira a que, no futuro, convencidos todos das grandes vantagens da cidade regular, igualitária, não opressora, fosse naturalmente demolida a cidade anterior. Ou seja, o *casco viejo*, que não mais servia, seria desconstruído pelo convencimento, ao invés de ser derrubado autoritariamente. Tudo isso, contudo, “não sem pesar, mas com esperança”, na avaliação de López de Aberasturi (1979: 35 seg).

Está claro, com Cerdà, uma expressão da adesão dos modernos à ruptura com a cidade precedente. Há uma “verdadeira história humana” que precisa ser construída através de uma nova cidade!

Nem irrealista nem utópico

Para completar o conjunto de arquitetos e pensadores do urbanismo moderno, neste percurso específico que empreendemos para examinar o vínculo entre as noções de *futuro róseo e ruptura* em relação à cidade existente, falta-nos, apenas, dentre aqueles escolhidos por Choay, o grupo que ela designou por *Antrópolis*. Ele se caracterizaria por uma revisão crítica radical ao urbanismo progressista³⁰, tendo como ponto de partida a antropologia. Não são arquitetos, mas sociólogos, historiadores, economistas, juristas, psicólogos.

O estudo dos fatores geográficos e históricos como primeira etapa para compreender o presente e prever o futuro, evitando os perigos da utopia, seria a base recomendada por *Patrick Geddes* (1854-1932). A intervenção urbanística deveria ser precedida de um amplo conhecimento das relações sociais, históricas, culturais e econômicas. A cidade não é dos urbanistas, para ser produzida por régua e compasso, mas do conjunto da sociedade.³¹ O verdadeiro plano resulta da

²⁹ Esse aspecto também será tratado com mais vagar no capítulo terceiro.

³⁰ Parece-me que a crítica não se restringe ao *urbanismo progressista* (basicamente, aquele urbanismo vinculado ao Movimento Moderno), mas atinge as demais correntes modernas.

³¹ Esse corpo de idéias é exposto principalmente por Patrick Geddes *apud* Choay (1965: 39 seg).

comunidade e da época. Nesse entendimento, não há lugar para *modelos*, cada cidade é um caso. Complementarmente, a pesquisa sociológica permitiria ampliar o conhecimento. O planejamento urbano é o instrumento metodológico para que a intervenção na cidade não seja irrealista ou utópica. Segundo Geddes (Choay, 1965: 275),

Será necessário um relatório completo e bem ordenado da situação presente da população, que especifique suas ocupações, salários reais, orçamentos familiares, nível cultural, etc. Uma vez donos de tais elementos, não seríamos capazes de prever e organizar seu possível desenvolvimento? (...) Uma planificação semelhante, não pode e não deve determinar as perspectivas mais distantes e mais elevadas nas quais implica a vida indefinida de uma cidade?

Geddes responde à crítica da cidade-objeto. A cidade não é uma totalidade. Acreditando na força do método, a cidade é confundida com o seu planejamento. Nesse sentido, a cidade de Geddes é apoiada em bases da modernidade, para quem seria possível determinar-se o futuro através do emprego da razão.

Hall (1989: 171 seg) atribui a Geddes a paternidade do planejamento regional. “O levantamento vem antes do plano” é a essência do método. É inegável a enorme influência desse aforismo sobre as equipes multidisciplinares constituídas para planejar as cidades – e que, pelo menos no Brasil, mas não apenas aqui – pensavam que do levantamento de dados surgiriam as idéias urbanísticas. Por algumas décadas, o arquiteto julgou-se sociólogo, geógrafo, historiador, economista, abandonando, de certo modo, sua especificidade de tratar o espaço e conceber as formas.

Todavia, mesmo defendendo o método, Geddes não teria sido isento de considerar sobre a forma urbana e nisso está de acordo com a crítica à cidade existente. Estudando a expansão urbana, ele verificou a dispersão suburbana e a sua conseqüência, o conglomerado urbano. Formulou então o conceito de *conurbação*. Hall (1988: 171), ao comentar esse processo³², lembra que Geddes defendia a expansão entremeada de áreas livres, pois seria necessário levar o campo à cidade: “só raramente as crianças, as mulheres, os trabalhadores podem vir até o campo”, portanto seria necessário “trazer o campo até eles”. Diferentemente de Ebenezer Howard, que propunha o mesmo na sua concepção de cidade, Geddes, segundo Hall, defendia esse princípio para toda a região.

Como vemos, a discordância entre Geddes e os arquitetos do Movimento Moderno seria parcial, talvez não alcançando as bases comuns. Com efeito, o poder

transformador da sociedade conferido pelos urbanistas modernos à *forma perfeita* da cidade, capaz de construir a felicidade, era entendido por Geddes como inerente ao *método perfeito*, capaz de construir o futuro.

E, não apenas nesse aspecto, senão também na própria compreensão sobre as possibilidades da forma urbana espalhar-se pelo território, em uma plena integração cidade-campo. Lembremos que essa ausência de conflito é um dos objetivos na configuração moderna do edifício-alto, tal como defendido por Le Corbusier.

Outros dois pensadores distinguem-se no contexto moderno da primeira metade do século XX por darem ênfase a questões imateriais na concepção da cidade. “Uma cidade é um conjunto de almas” é uma expressão de Marcel Poète (1866-1950) para justificar sua opinião de que não se poderia tratar do urbanismo simplesmente a partir dos dados físicos e formais. Nesse caso, o privilégio do estudo é relação entre cidade *lato sensu* e comportamento humano, pela identificação do cidadão com sua cidade. Essa compreensão abriu o caminho para a crítica ao urbanismo que impõe suas regras sem consideração pelos vínculos do morador com o lugar: “A favela insalubre pode revelar-se mais salubre que o bairro remodelado pelos urbanistas em conformidade com os princípios da higiene”, diz Choay (1965: 43). Sendo organismo vivo, o estudo da cidade pressuporia sua história, para conhecimento do seu passado. Contudo, a cidade não é uma múmia, a ser colocada em um museu. Referenciada a um lugar, a cidade vive, evolui. “A vida de uma cidade é como a do homem, um combate permanente” (Poète, *apud* Choay, 1965: 284).

Outro grande crítico do urbanismo desse período é Lewis Mumford (1895-1990). Em que pese avaliar positivamente o esforço de dotar as cidades de áreas verdes e de melhorar os seus aspectos sanitários, Mumford considera que a grande ação moderna foi no sentido de implantar o privilégio ao automóvel. A expansão desmedida das cidades, apoiada em auto-estradas, levará à destruição dos centros e das paisagens naturais, promovendo uma imensa massa urbana indiferenciada e medíocre. A cidade de Mumford não é nem a cidade do passado nem a anti-cidade suburbana. Para ele, será necessária “uma mudança qualitativa de toda nossa estrutura de vida” (Mumford, *apud* Choay, 1965: 288).

“A cidade não está dissociada da forma”, como destaca Hall (1988: 353) de um escrito de Mumford: “Uma cidade moderna, tanto como um burgo medieval, devia ter tamanho, forma e limites definidos. Não é um estirão de casas ao longo de uma avenida determinada que avance rumo ao infinito e termine de repente num brejo.”

³²

Expresso originalmente no livro de Geddes, *Cities in Evolution*, publicado em 1915.

Poète e Mumford respondem à desumanização da cidade amorfa, sem estrutura, sem alma. A cidade são os homens e suas relações com o ambiente. A cidade não é a forma em si.

Choay inclui ainda, na sua classificação, um conjunto de pensadores cuja característica de trabalho é a *análise estrutural da percepção urbana*. O objeto de seus estudos seria a relação entre morfologia urbana e comportamento humano. Jane Jacobs (1916 -), Leonard Duhl (1926 -) e Kevin Lynch (1918 -1984) constituem esse grupo.

Considero, porém, que o âmbito do debate proposto neste item não comporta a análise dos trabalhos desses três autores. De fato, até aqui, procurei entender como os pensadores e urbanistas modernos estiveram posicionados relativamente às noções de tempo/ futuro-róseo/ruptura, e como responderam em suas propostas urbanísticas a essa compreensão. Geddes, Poète e Mumford estiveram inseridos em um arcabouço epistemológico absolutamente moderno e exercitaram seus pensamentos nesses limites.

Não é o caso de Jacobs, Duhl e Lynch. A década em que os seus trabalhos vêm à luz é aquela em que se produz a grande mudança em direção à pós-modernidade, da qual, aliás, são também construtores. Desse modo, o limite temporal adotado anteriormente como baliza da análise contida neste tópico exclui esses autores. Não deixaria, contudo, de analisá-los por mera questão cronológica se suas contribuições não estivessem claramente situadas em outro período da arquitetura e do urbanismo. Foi esse procedimento metodológico que adotei ao acolher a análise do relatório Colin Buchanan, também produzido na década de 1960. Mas este relatório claramente compõe-se com os paradigmas hegemônicos no urbanismo moderno. O fato de suas recomendações terem contribuído para uma reflexão sobre os destinos das cidades submetidas à ditadura do transporte individual não muda o caráter reformista de sua proposta. Já com a revisão de Jacobs e de Lynch não se trata de reforma. Suas críticas e propostas somam-se a um rumo absolutamente novo traçado para o urbanismo. Suas contribuições serão avaliadas no próximo item, que trata do *urbanismo contemporâneo*.

Antes, porém, convém recordar o percurso deste tópico, no qual procuramos verificar a coerência entre os conceitos de futuro róseo e o de ruptura com a cidade existente. Foram examinados, sucintamente, alguns aspectos relevantes do conjunto de contribuições dos mais representativos pensadores do período hegemônico do urbanismo moderno.

Penso que ficou assim evidenciada a associação entre os dois conceitos. Ela pode ser constatada pelo esforço na concepção de estruturas urbanísticas perfeitas, idealizadas a partir do projeto da forma urbana (Fourier, Considérant, Wright, Gropius, Corbusier, Cerdà) ou a partir do método projetual (Geddes) ou político (Engels, Marx). Essa forma urbana da perfeição deveria contemplar uma relação de harmonia cidade-campo (Howard, Unwin, Wright, Cerdà); sendo perfeita, ela seria ou única (Howard) ou sem fim (Cerdà, Wright).

A cidade grande estaria condenada; no seu lugar floresceriam pequenas cidades associadas (Owen, Fourier, Cabet, Morris, Engels, Howard, Unwin). Inegavelmente, a cidade existente não poderia prosperar, sendo destinada à ruína (Owen, Fourier, Considérant, Cabet, Morris, Engels, Marx, Le Corbusier, Cerdà, Movimento Futurista). O futuro perfeito poderia também estar na forma idílica do passado (Ruskin, Morris) ou na forma da alta tecnologia (Hénard, Xenakis). O futuro eterno não seria mais o paraíso bíblico, mas o paraíso construído pela Razão.

A ética da ruptura

Ao longo do processo de urbanização experimentado a partir da Revolução Industrial, grande parte das cidades ocidentais esteve sob ameaça de destruição e refazimento. Essa ameaça foi especialmente fortalecida a partir das primeiras décadas do século XX, com a consolidação dos conceitos estruturantes do urbanismo, sobretudo aqueles vinculados ao Movimento Moderno. Esses conceitos se transformaram em política pública talvez na totalidade das cidades ocidentais.

A base explícita dessa política de destruição e refazimento está parcialmente ancorada na idéia de que a cidade existente não seria capaz de responder pelos novos tempos resultantes da industrialização. De fato, entre outros importantes fatores, o crescimento demográfico vertiginoso, centrado nas cidades e delas decorrente, exigiu a expansão das áreas urbanas em proporções nunca antes experimentadas. Ficou impossível atender à idealização de igualdade³³ na disposição dos bens, equipamentos e serviços urbanos distribuídos a toda a população. Pensadores, filósofos, arquitetos, artistas e políticos dedicaram-se a conceber uma cidade nova, democrática, de oportunidades distribuídas homoganeamente.

Eles, os modernos, herdeiros da Revolução Industrial, estiveram convencidos de duas verdades relativamente ao urbanismo. Para uns, uma nova sociedade surgiria

³³ Essa idealização, na opinião de Hall (2002: 9), resulta do compromisso dos pioneiros do urbanismo com os milhões de pobres que viviam em condições miseráveis na Londres vitoriana, mas não apenas nesta cidade, em tantas outras da Inglaterra e da Europa, palcos das grandes transformações causadas pela industrialização.

de uma nova forma urbana. Para outros, as mudanças nas estruturas econômico-sociais desenhariam a nova cidade democrática e igualitária. Não obstante a divergência entre as duas verdades, os seus defensores lograram trabalhar em relativa harmonia.

De fato, os *defensores da forma* conceberam desenhos para a cidade idealizada, a qual ajudaria a construir a nova sociedade e que, no entanto, só seria plenamente vivida quando se alcançasse construir a nova sociedade. Enquanto isso não ocorresse, enquanto perdurassem as relações de produção capitalistas, o urbanismo seria, ao mesmo tempo, um instrumento revolucionário e um experimento. Já para os *defensores das mudanças estruturais*, a forma urbana não importava de antemão. Como ela seria construída na sociedade socialista³⁴, poderia, portanto, por enquanto, ser aquela desenhada em experimentação. Assim, por ambos os caminhos, era reconhecida a inutilidade da cidade pré-existente.

Ademais, para os defensores da forma, havendo determinismo na forma urbana, o desfazimento³⁵ da cidade seria justificável não apenas como abertura de campo para as novas experimentações, mas também como instrumento para o aceleração das mudanças estruturais da sociedade.

O conceito arquitetônico que se construiu para assumir a hegemonia do pensamento urbanístico é o da ruptura com a herança recebida. Ruptura com a forma, com o espaço, com o significado, com a memória. Frente ao futuro permanentemente róseo, frente à eternidade, o que é o acervo arquitetônico-urbanístico recebido por herança? Muito pouco. Poderia, assim, ser revisto, poderia ser refeito. Estavam oferecidas as bases éticas para a troca da cidade histórica pela cidade moderna – a cidade perfeita, a cidade eterna.

³⁴ Esse entendimento está exposto em Benévolo (1967: 43 seg; 95 seg) e também explicitado em Tafuri (1972).

³⁵ Embora reconhecendo que o “fazer” a cidade é um processo complexo, envolvendo um conjunto social, político, econômico, cultural, no qual a questão da forma também é relevante, optou-se por utilizar, aqui, a expressão “desfazimento” para dar ênfase não apenas aos aspectos materiais (que o termo “demolição” cobriria melhor), mas também para evidenciar que também estão sendo desprezados valores intangíveis, simbólicos, afetivos, históricos.

1.2.3 A defesa da cidade existente. Os modelos da diversidade.

O futuro eternamente róseo durou cento e cinquenta anos na condição de nosso único destino. Outros futuros foram chamados ao proscênio, não mais necessariamente eternos. Agora, a cidade existente passa a ter defensores.

É na década de 1960 que se apresentam, de forma consistente, estudos revisores da doutrina urbanística moderna, como os de Lynch (1960), Jacobs (1961), Alexander (1964), Venturi (1968) e Lefèbvre (1966). Eles são contemporâneos das grandes mudanças culturais evidenciadas pelo movimento hippie, pela resistência à guerra do Vietnã, pela Primavera de Praga, os quais se superpõem ao movimento estudantil de rebeldia que se designou por “Maio de 1968”, que tem como referencial a França, mas que ocorreu em diversos países, inclusive no Brasil.

O abalo da *certeza* e o advento da *dúvida* se alastram claramente pelas variadas expressões da cultura, da política, da economia, e também no âmbito da arquitetura, seja na expressão edilícia, quando se apresenta o ‘estilo’ pós-moderno, seja na expressão urbanística. Nesta parte, buscarei explicitar evidências teóricas e empíricas dessas mudanças. Porém, diferentemente do método adotado nos itens anteriores, neste não será conveniente a demonstração através de pensadores-projetistas, porquanto o quadro não é centralizado em obras ou propostas específicas. Ao contrário, o quadro doutrinário é difuso, não podendo ser apresentado em sínteses, tais como manifestos ou projetos de cidade. Não há uma *consolidação* do urbanismo contemporâneo. Na avaliação de Ascher (2001), complexidade e incerteza estão entre os seus paradigmas dominantes. Porém, embora as cidades mudem de escala e de forma, nós percebemos com dificuldade as diferenças: as construções novas, realizadas a cada ano, representam menos de 1% do parque existente.

Atributos urbanísticos recorrentes nos tempos de ruptura – tais como universal, modelo, homogeneidade, ordem e previsão – vêm-se paulatinamente superpostos por expressões de defesa da cidade existente: (1) em seus elementos constitutivos primários; (2) em sua apreensão; (3) em seu papel; (4) em sua especificidade. Categorias anteriormente desconsideradas no urbanismo moderno – como ruas, tecido, forma, espaço, lugar, participação – passam a ser objeto de investigação. A cidade assume uma função própria na construção da história e as decisões em seu nível podem ser tão ou mais importantes quanto aquelas tomadas no nível territorial ou continental, além de se desdobrarem na economia, na política e na sociedade. Ascher (2001: 70) emprega uma imagem das bonequinhos russas, que se desdobram em outra, e mais outra, sucessivamente, para lembrar o sentido impositivo e dependente

que vigorava anteriormente entre as escalas macro para as escalas locais. Castells (1999, 1999^a) e Sassen (1998) demonstraram as influências recíprocas entre cidades, em algumas situações independentemente dos respectivos países. Interdependência e subsidiariedade entre cidades e entre cidades e respectivos governos centrais parecem ser as relações mais condizentes com nossa contemporaneidade.

Antes de prosseguir, contudo, gostaria de abrir um parêntese para justificar o emprego da palavra 'superpostos', no início do parágrafo anterior. Primeiro, utilizei o plural 'tempos de ruptura' para caracterizar que não se trata de um único período histórico, pois que a ruptura, tendo sido mais consistente na hegemonia moderna, não está restrita a ela; segundo, utilizei 'superpostos' porque me parece que o advento dos novos temas não se dá com o abandono dos anteriores (universal, modelo, zona), que ainda continuam tendo força em muitas circunstâncias e situações.

Talvez esteja nas páginas iniciais do *Aprendendo com Las Vegas*, livro seminal de Robert Venturi, Denise Scott Brown e Steven Izenour, publicado em 1977, o sentido mais amplo da revisão doutrinária pela qual passou o Movimento Moderno a partir dos anos 1960 e que, de certo modo, deu substância ao conceito pós-moderno em arquitetura: "Aprender com o existente é, para o arquiteto, uma maneira de ser revolucionário – não do modo óbvio, que é derrubar Paris e começar tudo de novo, mas de outro, que é questionar o modo como vemos as coisas." (Venturi, 2003: 25) Auto-definindo-se progressista e revolucionária, a arquitetura dos modernos pretendeu-se utópica e universal; conseqüentemente, não se poderia limitar em respeitar as diferenças, por definição localizadas.

O reconhecimento da diversidade e da pluralidade é uma conseqüência determinante da incerteza. A dúvida abre caminhos, coloca-nos frente a encruzilhadas, que se abrem em outras, como no labirinto descrito por Borges. Aprender a partir do existente para perscrutar o ininteligível, esse é o método defendido por Venturi (e, evidentemente, por Brown e Izenour, seus parceiros na elaboração dessa pesquisa) ao estudar Las Vegas, um "novo tipo de forma urbana, radicalmente diferente de tudo o que conhecemos", (Venturi, 2003: 11) e que era designado por *espalhamento urbano*. Em defesa desse método, busca a analogia com outras áreas da cultura, em especial com a pintura pop: "para o artista, criar o novo pode significar a escolha do velho ou do existente". (Venturi, 2003: 28)

Esse estudo de Venturi evidencia a mudança do paradigma moderno tanto na escolha do tema de investigação quanto na sua inserção epistemológica e, evidentemente, sobretudo, pela acolhida que veio a receber no meio acadêmico e

arquitetônico de todo o mundo. Ele procura entender a lógica do que chama de arquétipo do corredor comercial, que localiza na Rota 91, estrada na expansão da cidade, onde se instalaram cassinos, hotéis e equipamentos de lazer a partir dos anos 1950. A análise que faz de *Las Vegas Strip* abrange o estudo das áreas livres, das áreas edificadas, das áreas de estacionamento, das áreas asfaltadas, das áreas públicas, dos usos internos dos edifícios, dos anúncios luminosos, dos *outdoors*, desses elementos de comunicação em relação à velocidade de aproximação, dentre outros aspectos arquitetônicos, ambientais, urbanísticos, semiológicos.

É especialmente interessante que em sua revisitação a Las Vegas, 25 anos depois desse estudo, Venturi tenha relatado o seu encontro não mais com uma *Las Vegas Strip*, mas com uma *Las Vegas Boulevard* (2003: 207-213). Neste, a baixa densidade deu lugar a uma densidade urbana, de percepção de motorista a percepção de pedestre, de pistas cheias de automóveis em velocidade a calçadas cheias de pedestres e automóveis em engarrafamento, mudando *de signos a cenas*, como diz no quadro comparativo que faz entre as duas fases.

Penso que esse resumo daquela metamorfose arquitetônica seja outra evidência do reconhecimento sobre as possibilidades da construção do futuro na sucessão e no somatório de presentes indefinidos. Ao reverso do que pretendiam os modernos, quando de antemão determinavam como seria a eternidade, neste caso o cotidiano de experiências produz um cenário que muda permanentemente: soube-se de onde partiu, não se sabe onde chegará.

Essa indefinição não precisa ser entendida como a ausência de referências nem como uma fragmentação. Na perspectiva moderna, sim, a *Las Vegas Strip/Boulevard* seria uma anomia arquitetônica e urbanística (por isso mesmo a sua escolha para estudo constitui um dos principais aspectos do trabalho de Venturi). Todavia, aqui, ela é uma indefinição *localizada*, ela tem especificidade, é produto de um determinado contexto sócio-cultural-econômico, de um tempo, de uma geografia. Ela é única, mesmo podendo ser comum. O espaço urbano se transforma na aquisição do somatório dos presentes sucessivos e o seu reconhecimento seria uma expressão de urbanismo contemporâneo. A tarefa, agora, seria reconstruir as racionalidades locais, porquanto “quanto mais global for o problema, mais locais e mais multiplamente locais devem ser as soluções” (Santos, 1995: 110).

Nesse particular, os estudos de revisão do modernismo deram alento às expressões populares na arquitetura e no urbanismo. Os quais se opõem, claramente, ao gesto olímpico do Mestre, tão eivado de autoritarismo que somente a certeza poderia suportar.

A simultânea condição (a) de valorização da estética popular, (b) do entendimento de que o urbanismo modernista, por impositivo, dificulta a interação e a cultura de vizinhança, e (c) de exigência política de participação da população nas decisões que lhes afeta diretamente, permitiu a construção de uma nova percepção desde os estratos profissionais e acadêmicos, a qual contempla, por exemplo, as experiências dos assentamentos produzidos pelos pobres, como é o caso das favelas. O programa Favela-Bairro, realizado no Rio de Janeiro, de urbanização desses assentamentos a partir do esforço já realizado pelas famílias, é uma expressão do reconhecimento da pluralidade urbana. É também uma expressão do reconhecimento de uma outra estética, com estrutura morfológica e signos próprios.

Os trabalhos urbanísticos realizados no âmbito desse programa para as favelas cariocas têm um embasamento teórico que incorpora os estudos dos críticos do urbanismo moderno e formuladores do urbanismo contemporâneo. Poderia incluir, como exemplificação, os seguintes elementos: a busca de conexões entre o tecido da favela e do bairro vizinho; a preservação da estrutura formal do assentamento; a valorização dos espaços apropriados pela comunidade; a inserção de novas estruturas ambientais respeitando escalas, imagens e usos pré-existentes; a definição urbanística com o entendimento entre arquitetos e moradores.

Poderíamos dizer que uma das apresentações do urbanismo contemporâneo é, também, uma liberdade estética, que, paradoxalmente, teria sido um dos atributos iniciais do movimento moderno, ao tempo em que ele pretendia disputar os espaços culturais com o academicismo.

A 'liberdade estética', como considerada, é, de fato o reconhecimento de outros conjuntos sógnicos, produzidos em contextos não centrais nem hegemônicos em determinada cultura, como pode ser o caso da favela na sociedade urbana do Rio de Janeiro – e do Brasil, em geral – e como foi identificado por Venturi, em Las Vegas. Do ponto de vista dessa micro-sociedade, a liberdade estética é um instrumento de reforço para a sua própria identidade, que, no dizer de Jameson (1991:53 seg), “é o efeito de uma certa unificação temporal entre o passado, o presente e o futuro.”

A identidade coletiva é outra questão que se coloca nos estudos de revisão do urbanismo. O tema passa a ter pertinência quando o *lugar* volta a ter importância, quando o universal já não é mais o único destino, quando a certeza convive com a incerteza.

Nesse entendimento, os estudos de Lynch, situados no início dos anos 1960, são desbravadores, e se constituem em belíssima defesa da cidade existente a partir justamente das peculiaridades de cada uma, das suas diferenças, dos seus espaços,

das perspectivas que compõem a memória dos cidadãos e que, ao cabo, conforma a identidade coletiva. Deram concretude e autonomia a temas até então secundários, como imagem ambiental e forma urbana. Um novo campo se abriu: o *design urbano*. A cidade pôde ser vista com autonomia disciplinar, sobretudo sem a dependência irrestrita à economia e à sociologia. Como lembra Jameson (1991: 77), comentando *A Imagem da Cidade*, Lynch ensina-nos que a “cidade alienada é, acima de tudo, um espaço onde as pessoas são incapazes de mapear (em suas mentes) sua própria posição ou a totalidade urbana em que se encontram.” O fortalecimento do lugar na sua relação com a memória individual e coletiva seria, assim, uma condição para a desalienação na cidade. Jameson vai mais longe. Para ele, mesmo que tenham sido realizados relativamente aos problemas da forma urbana, os estudos de Lynch se tornam importantes “quando projetados sobre os grandes espaços nacionais e globais”.

A cidade passa a ser protagonista da história também nos estudos de Jane Jacobs, contemporâneos aos de Lynch. A reabilitação da rua como lugar privilegiado do convívio foi uma clava na cidade modernista, aquela que condenara a rua-corredor. Calçada, rua, bairro, centro, edifício, tornam-se instrumentos da diversidade, um dos atributos essenciais da boa cidade.

Reconhecendo a complexidade e a diversidade urbanas, Lynch, Jacobs e também Christopher Alexander (1966, 1971) criam um novo quadro doutrinário de valorização da cidade existente, onde se demonstra o interesse no fortalecimento da identidade cidadã, referenciada, evidentemente, ao lugar.

É nesse mesmo sentido que – em defesa da cidade como lugar, não como modelo – Muniz Sodré (1988: 13) defende os valores do que chama de “territorialização”, e atribui o desprezo pelos vínculos entre o sujeito e o território ao modelo universalista, que se opõe à apreensão topológica, ou seja, “a uma relação entre seres e objetos onde se pense a partir das especificidades de um território.” Ora, pensar a heterogeneidade deles implica em admitir a diferenciação, o único que se opõe à universalização por modelos.

Mas a hiper *valorização do lugar* é também contestada, ou seja, quando, deixando de ser o *nenhum-lugar* do modernismo, pretende ser o *lugar-total* do isolamento. Jameson faz essa observação, a partir de sua interpretação do Hotel Bonaventure, em Los Angeles, que ele situa como um espaço pós-moderno, que pretenderia ser “um espaço total, um mundo completo, uma espécie de cidade em miniatura”. Nesse sentido, se bastaria a si mesmo, sem necessidade de vínculo com a

cidade circundante: “ele não quer ser parte da cidade, mas seu equivalente ou substituto” (Jameson, 1996: 66)

A pretensão de se tornar um “espaço total”, “um mundo completo”, está presente em outras manifestações contemporâneas, como é o caso dos condomínios fechados dos subúrbios, das cidades seguras, dos edifícios autônomos. Em geral, eles são apresentados como resultante da violência urbana e da busca por uma vida mais saudável. Contudo, antes de se constituírem como lugar, apresentam-se como uma rejeição à cidade, na medida em que agregariam, com exclusividade, as qualidades de boa convivência que a cidade teria perdido. Esses modelos se encontram presente na grande maioria das cidades grandes e médias, e são caracterizados como uma manifestação do urbanismo contemporâneo.

Jameson tratou-os como uma manifestação da pós-modernidade. No entanto, em seu libelo pioneiro contra os cânones do urbanismo moderno, Jane Jacobs, em 1961, já abordava esse caso e o fazia com ênfase crítica. Pensa que, sendo o cerne que justifica a cidade a possibilidade da interação social, o isolamento seria a anti-cidade. Afirma que os medos da violência e da insegurança não podem ser creditados a formas urbanas específicas ou a estratos de renda, visto que tanto uma quanto a outra são encontráveis em áreas pobres e em áreas ricas, ao mesmo tempo em que a situação inversa – a tranquilidade e a segurança – também independe da forma urbana ou da renda dos moradores. “Há males sociais profundos e complexos por trás da delinqüência e da criminalidade” (Jacobs, 2000: 31) . Para ela, os assentamentos que têm enfatizado esse conceito de território, em especial os destinados aos estratos mais ricos e de classe média, desprezam a função fundamental do espaço público e, desprezando essa função, desprezam a liberdade da cidade. Embora formalmente se apresentem como cidade, caracterizam-se por uma ampliação da vida privada, sem configurar vida pública na acepção urbana.

Esse isolamento resultante da homogeneidade tem conseqüências práticas tanto para os estratos sociais que desfrutam de uma vida privada ampliada, sem ser pública, quanto para o conjunto da sociedade (“as cidades necessitam do talento e da atuação estabilizadora da classe média”) (Jacobs, 2000: 69). Para Jacobs, o contato público –ou a ausência dele – tem relação direta com o que classifica como o mais grave problema social norte-americano: a segregação e a discriminação racial. (É importante lembrar que essa afirmação foi feita antes da lei federal anti-racismo, promulgada no início dos anos 1960, o que dá idéia da dimensão que Jacobs atribuía aos valores cívicos decorrentes da interação propiciada pela vida urbana.) Sem idealizar as possibilidades urbanísticas, mas igualmente sem menosprezá-las, ela

entende que “é difícil superar a discriminação onde não se possa manter uma vida pública civilizada sobre uma base pública fundamentalmente digna” (Jacobs, 2000: 77). De fato, mesmo que tenha tido sua origem no alvorecer do modernismo, esse isolamento de grande número de assentamentos urbanos tem se ampliado nas décadas mais recentes. A cidade vê-se fragmentada em uma multiplicidade de espaços desconexos. Essa é uma crítica recorrente em autores como Jameson, Castells, Berman, entre outros.

A fragmentação da cidade em espaços desconexos entre si é reconhecida por Ascher (2001: 61). No entanto, ele admite que os habitantes da cidade vivem em uma escala muito maior que a de determinado sítio, e se deslocam diariamente cada vez mais longe. O bairro – ou o condomínio, ou o edifício – é apenas um dos lugares. Esta característica produz, e é produzida, nas vastas conurbações, estendidas e descontínuas, heterogêneas e multipolarizadas. Esse processo social e econômico seria, simultaneamente, de homogeneização macro-estrutural (mesmos tipos de atores econômicos estão presentes com as mesmas lógicas em todos os países e em todas as cidades) e de diferenciação local (as escolhas que os atores locais podem fazer são cada vez mais numerosas). Em última instância, “é a diversidade de territórios que faz movimentar os homens, os bens, os capitais e as informações”. (Ascher, 2001: 62)

Ascher procura sintetizar o que chama de *neo-urbanismo*, que corresponderia à cidade da sociedade *hipertexto*³⁶ ou da terceira modernidade. Ele seria um urbanismo: *de dispositivos*, onde se situam os instrumentos de elaboração, discussão, negociação e evolução, mais do que realização de planos; *reflexivo*, onde a análise não precede o plano, mas é permanente – o conhecimento e a informação vêm antes, durante e depois da ação; *precauído*, que trata das controvérsias e das exigências do desenvolvimento durável; *compartilhado*, resultado da intervenção de multiplicidade de atores e de lógicas combinadas; *reativo*, flexível, negociador em acordo com as dinâmicas sociais; *multivariado*, feito de elementos híbridos, de soluções múltiplas, de redundâncias; *aberto* às escolhas formais novas ou diferentes; *multisensorial*, que considera e enriquece a espacialidade dos lugares.

Para, finalmente, resumir o resumo: “O neo-urbanismo necessita de mais saberes, mais experiências e mais democracia”. (Ascher, 2001: 99) Nessa expressão

³⁶ O *hipertexto* é tratado por Ascher (2001: 98) como o procedimento que permite em um computador, clicando sobre determinada palavra em um texto, a aceder a esta mesma palavra em uma série de outros textos. No caso da sociedade, a analogia se daria por conta dos diversos papéis desempenhados pelos indivíduos que se articulam em universos distintos e em configurações também diferentes. Assim, os indivíduos formam um hipertexto como as palavras ligadas em um conjunto de textos informatizados.

de Ascher, fica evidente a troca da certeza pela dúvida. O neo-urbanismo ou o *urbanismo contemporâneo* é o lugar da pluralidade e da diversidade. Ainda que em repetição: é onde “a construção do futuro se dá na sucessão e no somatório de presentes indefinidos”. (Ascher, 2001: 81)

1.2.4 A afirmação da cidade. A cidade como instância pública.

Tratei, nos três tópicos anteriores, de “três momentos” do urbanismo: (i) o da *crítica* à cidade existente e o sonho de sua superação (Mercier), (ii) o de *ruptura* e a concepção de modelos perfeitos de cidade (urbanismo moderno), e (iii) o de *defesa* e reconhecimento da diversidade (urbanismo contemporâneo). Não obstante essa abrangência, penso que será necessário incluir uma síntese sobre outro dos mais significativos ‘momentos’ do urbanismo destes dois últimos séculos, a obra de reforma de Paris, sob o comando de seu prefeito, Barão Haussmann, realizada entre 1852 e 1870.

O interesse maior nessa obra é duplo: por um lado, ela conseguiu construir a mais importante cidade moderna do período a partir do fortalecimento da cidade herdada, e, por outro, a experiência parisiense consolidou o estatuto da cidade como instância pública³⁷, o que veio a ser a tônica das cidades no século XX. Todavia, em que pese essa ampla qualificação, vale a pena avaliarmos como essa experiência se relaciona aos marcos deste capítulo, ou seja, a que noção de tempo/futuro ela é associável. Desse modo, ela ainda poderá ajudar na conformação da contigüidade como um instrumento do urbanismo.

Durante um século e meio de modernidade, os pensadores do urbanismo moderno trabalharam contra a cidade existente. Não apenas contra a herança material recebida, senão contra a própria idéia de cidade como lugar da interação, como lugar do encontro entre as diferenças. Uma demonstração disso é que experiências urbanísticas que não sejam de integral ruptura foram tratadas muito ligeiramente em importantes estudos críticos e historiográficos relativos a esse período. Antologia como a de Françoise Choay, publicada na década de 1960, não chega a analisar a obra do barão Haussmann para a cidade de Paris. (Depois, sim, a partir dos anos 1970, a professora francesa incorpora o tema à sua investigação e divulga estudos aprofundados.)

³⁷ Nos termos do estudo de Pinon (2002), a cidade era uma construção que resultava de interesses específicos, de setores ou estamentos. As obras de Haussmann teriam inaugurado o conceito da “fabricação da cidade como instância pública”, (2002: 199) com a proeminência laica e coletiva dos poderes públicos.

Contudo, essa experiência de Haussmann, como é notório, teve desdobramentos urbanísticos importantes em todo o mundo, inclusive no Brasil, tal como a reforma do Rio de Janeiro, na administração do prefeito Pereira Passos. O vínculo que geralmente é estabelecido entre a posição política conservadora do prefeito-urbanista e a sua ação transformadora de Paris talvez tenha sido uma das causas da obliteração do pensamento urbanístico em relação à experiência haussmanniana. Outra razão terá sido a premissa, para os urbanistas modernos, de que a cidade existente não comportaria as transformações exigidas pela nova sociedade maquinista.

Em seu livro *Origens da urbanística moderna* (1967), Leonardo Benévolo descreve apenas um dos trabalhos de Haussmann, a derrota que sofreu nos tribunais por defender, para a Prefeitura, a mais-valia imobiliária. Isto é, tendo sido desapropriados muitos imóveis para permitir as obras, Haussmann pretendia que os proprietários fossem indenizados pelo valor precedente à reforma, ficando a municipalidade de posse dos terrenos para promover novas edificações, que seriam destinadas ao reassentamento dos moradores atingidos ou outros fins. A mais-valia seria apropriada pela cidade. Esta tese foi derrotada na justiça, que deu ganho de causa aos proprietários expropriados.

Benévolo entende que Haussmann configurou uma das questões mais importantes da urbanística moderna, defendendo um tema mesmo em oposição aos interesses do regime a que aderiu. O erro teria sido defender uma “entidade abstrata – a cidade” ao invés dos direitos concretos da cidadania. Esse, para Benévolo, teria sido o erro também da esquerda política, traçado por Engels, que não teria sido capaz de compreender essa contradição.

É em *História da arquitetura moderna* (1960 e 1976) que Benévolo trata com vagar a reforma parisiense. No entanto, ele o faz apenas a partir de revisão crítica produzida alguns anos depois da primeira edição, que foi posterior à edição de seu livro sobre as origens da urbanística moderna, conforme esclarece em “Nota à quarta edição” (1976: 14 seg). E, a despeito da sua base modernista, afirma: “Nenhuma cidade europeia se transforma de maneira tão completa e coerente como Paris.”

Benévolo, enfim, permite-se a dissociar ideologia e morfologia urbana, quando conclui que “assim como as proposições dos utopistas serviram aos reformadores paternalistas para conservar o ordenamento social ameaçado pela revolução”, também, de outro lado, “as iniciativas promovidas pelas forças conservadoras, uma vez traduzidas em realidade, puderam ser desenvolvidas em um sentido contrário à

motivação política inicial e transformadas em arma para derrubar o sistema conservador” (1967:157).

Quão longo é o percurso que nos impõe a ideologia!

A nova cidade *produzida pela técnica* é contestada por Segre (1988: 56), para quem a avaliação de Benévolo é equivocada. Estando implícitos nessa *nova cidade* objetivos de classe, econômicos e culturais, referenciados e promovidos pela burguesia, trata-se, claramente, de uma obra *política* direcionada. O proletariado é mantido na periferia, segundo Segre, pela “estrutura repressiva do Estado – exército e polícia.” É a *cidade dual*. A crítica de Segre é apoiada na de Engels, de caráter essencialmente político, para quem, um dos objetivos da reforma era tornar mais difícil a luta de barricadas, bem como cooptar o proletariado empregado na construção civil para o bonapartismo, fazendo-o dependente do governo (Engels *apud* Segre, 1988: 56).

Ainda apoiado em Engels, mas também em Marx, Segre aponta a valorização imobiliária apropriada pela burguesia, em detrimento do proletariado, como outra das conseqüências da obra de Haussmann. A propriedade privada da terra urbana é privilegiada pelos investimentos de urbanização, elevando exageradamente o preço para moradia, levando o proletariado para mais longe do centro, em habitações cada vez piores. Para Marx, “é um latrocínio gigantesco desencadeado sobre a cidade de Paris pelas grandes empresas financeiras e empreiteiros de obras sob a tutela de Haussmann” (Marx *apud* Segre, 1988: 58).

Embora conceitualmente a crítica de Engels e de Marx possa estar suficientemente fundamentada, é indispensável anotar que no capítulo seguinte, em que analisa objetivamente o plano de Haussmann, Segre informa (comentando negativamente a alta densidade habitacional) que a população de artesãos e operários do centro medieval de Paris contava, em 1860, com 416.000 moradores e que atingira, em 1872, um total de 550.000 habitantes. Em pouco mais de dez anos, portanto, a população operária aumentara, no centro de Paris, em mais de 30%, contradizendo a referida crítica de Marx, publicada, aliás, nesse mesmo ano de 1872.

Em sua avaliação sobre a obra de Haussmann, Hall (1988: 11) entende que a proposta do prefeito parisiense se coloca em contraposição a duas tendências suas contemporâneas de tratamento dos problemas urbanos: a suburbanização em massa, encortçada, como ocorreu em Londres; e a visão de cidade regional, subordinada ao esquema regional. Tudo aquilo que era mais caro ao pré-urbanismo, e que depois se consolidou nos paradigmas do urbanismo moderno, foi contraditado em Paris. Mas a principal, a mais efetiva, a mais radical, foi a reafirmação da *condição urbana* da

cidade contemporânea. E contra esta condição se estruturou um século de modernidade.³⁸

A crítica política à obra de Haussmann deitou raízes seculares, destacando-se, entre os argumentos, a abertura de bulevares como instrumento de repressão da revolução, a expulsão dos pobres para a periferia, a demolição da cidade medieval, o benefício a financistas e especuladores. Quando o movimento moderno se afirmava, a crítica incorporou também a rejeição estilística, o *continuum* construído, a altura constante das edificações, as exigências estéticas.

Não cabe, no âmbito deste trabalho, abrir um debate com essas formulações. Cabe anotar, porém, que já há, desde as últimas décadas, uma revisão crítica importante, onde se destacam obras de Habermas (1962), Hall (1988), Panerai (1997, 1999), Pinon (2002), Francastel (1968), Roncayollo (1992), Choay (1988), Lavedan (1993), entre outros.

Para Roncayollo (1992: 91), a *haussmanização* está colocada no centro das transformações urbanas do século, não pelos textos, mas pelas obras sobre o espaço urbano. Pierre Francastel (1992: 121) considera a reforma parisiense como *experiência maior da modernidade*. Mas é claro que continua havendo grande controvérsia sobre essa obra, como indicam esses próprios autores.

Cabe aqui, contudo, uma breve reflexão sobre as permanências das propostas de Haussmann e os seus possíveis desdobramentos para o urbanismo contemporâneo. Nesse sentido, abordarei a gênese do Plano e sua diferenciação em relação ao pensamento hegemônico do urbanismo moderno, no que concerne à crença no futuro róseo e na cidade perfeita *ad aeternum*.

Sem pretender minimizar o papel dos atributos e competências pessoais, seja de Haussmann seja do próprio imperador Napoleão III, decisivos na concepção e na implementação das obras, bem como os aspectos estruturais, econômicos, políticos e sociais que suportaram a reforma de Paris – afinal, a cidade é uma *construção compartilhada* –, destacaria que pelo menos há 20 anos se travava um grande debate sobre a capital francesa. Ou seja, a partir de 1830, com ênfase na década seguinte, houve muita inquietação quanto aos destinos de Paris. Com Napoleão III, cristalizaram-se as idéias formuladas nas gerações anteriores, desde a Revolução Francesa. São projetos que se encadeiam por uma sucessão de obras pioneiras, desde a abertura dos primeiros bulevares, a partir do século XVII. Nesse sentido, a obra de Haussmann é obra de continuidade.

³⁸ Quando, mais adiante, o tema da *contigüidade* for aprofundado, voltarei a esta questão, buscando apoio no estudo de Antoine Picon fez sobre a gênese da haussmannização. (Picon, 2001)

Contudo, mesmo em continuidade morfológica, haveria aqui uma questão central, diferenciadora e pioneira: a concepção geral da cidade. As obras não são obras isoladas, mas sim pensadas integradamente. É a compreensão do espaço da cidade como *espaço público*, da interação social e do domínio coletivo, como Habermas tratou; é a integração das grandes obras e serviços que não são mais resultado da ação comum de seus habitantes, mas imposta intelectualmente, como Francastel apontou; é a concepção, o planejamento, a construção, a manutenção, os serviços e os equipamentos como função pública, ou seja, a cidade assumida como instância pública, como Pinon estudou.

Afora o advento da *fabricação da cidade como instância pública*, que seria um dos maiores atributos de modernidade da obra de Haussmann, Pinon (2002) destaca que na Paris moderna de Napoleão III as grandes obras afirmam a proeminência laica e coletiva dos poderes públicos – Justiça, Comércio, Polícia – em contraponto às obras representativas dos períodos anteriores, como as Tulherias (residência real) e a catedral de Notre-Dame (centro espiritual).

Concepção geral, definição do domínio público e privado, planejamento e gestão profissionais e centralizados, cidade como instância pública: esse conjunto seria o cerne do grande modelo parisiense como cidade da modernidade.

Francastel registra que o caráter comum das grandes obras é fazer “tábula rasa” do existente para construir a cidade ideal, cidade ideal que as gerações clássicas teriam rejeitado, talvez – digo eu – porque a noção de futuro eternamente róseo ainda não estivesse completamente absorvida pela sociedade clássica. Contudo, os projetos que têm esse foco já se anunciam na Convenção de 1793, como a previsão de arrasamento de toda a margem direita do Sena e o projeto de um eixo ligando o Louvre à Bastilha, que, pouco depois, sob Napoleão I, é construído parcialmente. Entretanto, ainda de acordo com Francastel, a diferença essencial entre a política urbana hegemônica anterior e aquela de Napoleão III é que a primeira associa o usuário a seus desenhos, enquanto que a outra os impõe a eles. Ou, em outras palavras. Em 1853, estamos em um tempo de certezas! É a firme convicção que permite que em prazo tão pequeno seja possível a transformação tão completa que Haussmann realiza. Essa certeza do Imperador é a certeza de sua época. “Verdadeiro discípulo [o Imperador] de Saint-Simon, o representante maior do socialismo-, paternalista e demagógico (1992: 134). Não há dúvida que entre 1852 e 1869 é construída uma nova cidade, sobre 2000 anos de história, sobre uma nova relação entre homem e natureza: “Paris é um dos raros lugares do mundo onde a noção de cidade é elaborada” (Francastel, 1992:137).

Todavia, mais do que estas questões, talvez a grande transformação experimentada tenha sido a oferta de todo o tecido urbano a todo o cidadão, na medida em que a abertura de ruas e a interconexão pelos serviços permitiram que os guetos urbanísticos que caracterizavam a cidade medieval herdada fossem rompidos. Nesse sentido a construção dos bulevares foi democratizadora. Tendo a sua ocupação sido feita por edificações burguesas, permitiu uma vizinhança entre tecidos sociais, na medida em que a moradia popular permanecia no miolo do tecido urbano limitado pelas novas avenidas. Muitos autores, como Tafuri (1972), abordam a perda que teria havido com o estímulo à construção burguesa pela implantação de um novo código de comportamento e uma relação de exclusão com o tecido social precedente.

A mim me parece que, embora o argumento seja relevante, os benefícios advindos pela mescla são muito superiores à perda, seja sob o ponto de vista das possibilidades de interação, seja pela acessibilidade maior que toda a mancha urbana experimentou, seja pelos ganhos gerais que o reforço da centralidade no centro histórico veio a permitir.

Outro aspecto relevante é destacado por Panerai (1997-24), quando analisa que a forma monótona das novas edificações, mantidas com mesma altura e em um *continuum* bem definido, oculta a diferença entre bairros, em benefício do significado global de Paris-capital, vindo a configurar o 'espaço da burguesia' do século XIX. Não obstante essa morfologia homogênea, a permanência do tecido histórico no interior dos quarteirões – preservada, também, a presença dos próprios habitantes – permitiu que Paris se constituísse em uma cidade muito diversificada sob o ponto de vista das relações sociais, da memória, dos significados comuns e coletivos. E, de certo modo, em dissonância com o pensamento que se tornava hegemônico neste período, pelo qual se buscava a fórmula perfeita, o modo único.

Estabelece-se, assim, uma *contigüidade* entre tecidos sociais diferentes. Há, simultaneamente, uma ruptura e uma continuidade que, talvez, tenha sido a *fórmula mágica* da modernização de Paris.

No entendimento de Pinon (2002), o Segundo Império, autoritário, realizou a cidade liberal, pela reunião inédita de uma concepção liberal e meios estatais. Diz ele: “Esta defasagem nos incita a considerar com reserva a idéia segundo a qual uma sociedade produz um quadro urbano à sua imagem. Mais propriamente, ela constrói a cidade da sociedade que a precede.” (Pinon, 2002:199seg) Ou seja, há uma *inércia epistemológica* que precisa ser considerada nas interpretações da cultura, inclusive da urbanística. Ela talvez possa ajudar a explicar o aparente paradoxo da construção da

cidade moderna a partir da cidade herdada, ao tempo, justamente, em que se fortalecia a idéia de ruptura em relação à cidade existente.

Concluindo:

Neste capítulo, procurei evidenciar os vínculos entre a noção de futuro e as propostas urbanísticas modernas, avaliando o cerne do trabalho de um grupo selecionado de urbanistas que tiveram atuação no período considerado.

Para melhor compreender esses vínculos, no sentido da confirmação da hipótese, procurei um contraponto com situações que antecederam e que sucederam aquele conjunto de propostas. Ainda, situei a experiência parisiense sob Haussmann no interesse para o estudo.

Penso ter evidenciado que o urbanismo moderno foi pujante enquanto prevaleceu a noção de que o *futuro* seria necessariamente róseo, e enquanto o *tempo* era percebido como uma flecha voltada permanentemente para o progresso. Para tanto, a atitude projetual compartilhada pelos urbanistas era a *ruptura* com a cidade existente na busca da cidade ideal.

Na medida em que esses conceitos quanto ao tempo e ao futuro se modificam, e que a *certeza* dá lugar à *incerteza*, se rompem os elementos que sustentavam a ética da ruptura e se fortalecem aqueles elementos que preconizam o *reconhecimento das pré-existências ambientais e culturais* como condição para o enfrentamento da questão urbana.

Capítulo 2

O que se entende por Contigüidade



Capítulo 2

O que se entende por contigüidade

Neste capítulo, será explicitado o que se entende por contigüidade. Sendo formulado no âmbito do urbanismo, este conceito refere-se preponderantemente aos aspectos espaciais (morfológicos, funcionais e semiológicos) da cidade, mas não exclusivamente, pois incorpora a dimensão política, seja da interação (urbanicidade), seja a da participação (construção compartilhada).

O alvorecer da modernidade é datado por Giulio Carlo Argan a partir da construção da cúpula da catedral de Santa Maria del Fiore, em Florença, obra de Brunelleschi, e que “marca o início de uma nova concepção da arte e do espaço, a inauguração da tecnologia moderna” (Argan, 1999:48). Esta nova concepção, segundo ele, teria sido a base para todas as demais teorias científicas sobre o espaço até Einstein, incluindo os mapas utilizados por Colombo, que seriam consequência do critério de perspectiva formulado por Brunelleschi.

Aceita essa interpretação proposta por Argan, desde logo é preciso destacar que, nesta periodização, o seu fato fundador se dá em relação de acordo, não de ruptura, com as pré-existências ambientais. Isto é, a catedral de Santa Maria já existia, iniciada no século XIII, faltando o seu fechamento. Já estava definido um modelo em alvenaria para a cúpula, que necessitou ser ajustado em suas proporções e, dadas suas dimensões, também exigiu uma nova técnica. O fato é que Brunelleschi não construiu a cúpula de Florença sobre um vazio histórico-cultural. Ele inaugurou uma nova era a partir do aproveitamento do acervo existente.

Proponho que esta atitude fundadora da Modernidade possa ser escolhida como uma boa expressão para qualificar a noção da contigüidade nos marcos deste estudo.

2.1 Acepção

O que é *contigüidade*?

Adotei o vocábulo “contigüidade” para expressar a condição a qual devem se sujeitar as novas estruturas, edilícias ou urbanísticas, a serem inseridas na cidade existente. Sendo este conceito uma construção própria, serão abordadas as acepções do termo em algumas disciplinas, de modo a escoimá-lo de outras interpretações que não aquela adotada para a tese.

Etimologicamente, “contigüidade” vem do latim ‘*contiguus*’, derivado de ‘*contingere*’ (tocar), segundo o *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*. Em sua primeira acepção, refere-se ao “estado ou condição do que está contíguo e relaciona-se à proximidade, vizinhança”. Em segunda acepção, é “contato, convívio”. Entre as duas acepções, ela se expressa como algo que é próximo, que é vizinho, e que permite ou mantém convivência ou relação de convívio. Trata-se, assim, não apenas de condição que se estabelece entre elementos geométricos; seu entendimento alcança a qualidade em que eles se encontram, ou seja, a relação que mantém entre si. Para além do modo de agrupar os elementos, que seria do âmbito da morfologia, também interessa como esses elementos se relacionam.

A acepção de relação entre vizinhos está também presente em Linguística, onde contigüidade é a “relação de proximidade imediata entre duas unidades na cadeia da fala”. Ou, ainda, conforme a *Enciclopedia Universal Ilustrada - Europeo-americana*, a “imedição de uma coisa a outra”. É tratada no mesmo sentido também em Filosofia: “de uma coisa a outra” seria como certos fatos se observam no fenômeno de associação de idéias. A Lei da Contigüidade é enunciada em duas partes:

- 1: quando dois fatos ou atos de consciência, tendo tido lugar simultaneamente, a recordação de um deles tende a renovar a memória do outro;
- 2: quando dois fatos ou atos de consciência tenham sucedido imediatamente um ao outro, a recordação do primeiro tende a evocar a memória do segundo.

Assim, ela também nos interessa como instrumento de identificação entre cidadãos e cidade. A associação entre formas e espaços e entre eles e os usos desenvolvidos no lugar renova a memória e, em conseqüência, o significado que esses espaços adquiriram na história.

Também em Psicologia a contigüidade mantém interesse para o nosso caso. Designada por Teoria da Contigüidade, prevê que “somente reforçando necessidades por associação de estímulos e respostas é que se estabelece uma certa relação entre elas” (caso do aprendizado animal, segundo a Enciclopédia Britânica 10 :737f).

Tem o mesmo caudal de entendimento no caso da Fisiologia. Nesta disciplina, a Teoria da Contigüidade supõe que a “influência nervosa se transmite de uma a outra célula, não por intermédio das anastomosis protoplasmáticas, se não porque as ramificações ou prolongações neuronais contactam uma com outras”. (Europeo-americana)

Para melhor situar a contigüidade, será conveniente um cotejo entre ela e duas outras noções que lhe são correlatas e que se colocam em oposição entre si: *continuidade e ruptura*.

Continuidade vem do latim *continuitatis*; deriva de “contínuo”, algo não dividido, “que perdura sem interrupções” (Houaiss). A *continuidade* é diferente da *contigüidade*. Todavia, antes de buscar as diferenças, pode ser útil verificar a identidade existente entre os dois conceitos. A identidade ocorre no sentido de *permanência*.

No caso da continuidade, a permanência é essencial, pois a continuidade se constitui como um estado de contínuo, pela “persistência das características inerentes a um determinado contexto”. (id.idem). É uma sucessão. Nesse sentido, a continuidade é conservadora. Já no caso da contigüidade, interessa a permanência, mas não de modo constitutivo. Ela pode se dar, mas não é essencial, não é uma condição *sine qua non* da contigüidade.

De acordo com Aristóteles (Enc. Europeo-Americana), na contigüidade “os extremos de umas partes constituintes estão junto com os extremos de outras, ou seja, ocupam o mesmo lugar; opõe-se a *contínuo* e a *distante*”. Embora não havendo necessariamente a sucessão (como na continuidade), pode haver a superposição (ocupando o mesmo lugar), e, por conseguinte, pode comportar uma modificação ao longo do tempo em elementos do conjunto considerado.

Importa verificar também a noção de *continuum*, de onde deriva continuidade. Segundo Houaiss, “continuum” é uma série longa de “determinada seqüência, em que cada um difere minimamente do elemento subsequente, daí resultando diferença acentuada entre os elementos iniciais e finais da seqüência” (2001:818). Esta definição é dita de outro modo por Jorge Luís Borges, quando descreve a colunata na Parábola do Palácio: “A cada cem passos uma torre cortava o ar: para os olhos, a cor era idêntica, mas a primeira de todas era amarela e a última encarnada, tão delicadas eram as gradações e tão longa a série.” (Borges, 1996, v. 2:179)

No continuum, como visto, as diferenças são percebidas nos elementos distantes. Elas foram construídas pouco a pouco, em seqüência, e somente quando muito afastadas é que se evidenciam. Se, porém, a seqüência for entendida na dimensão do tempo, ela pode ser apropriada pela contigüidade na acepção de Aristóteles, segundo a qual os extremos ocupam o mesmo lugar, e que se opõe a contínuo e a distante. Ou seja, é a própria possibilidade de renovação sem as amarras da estagnação. Nesse sentido, a contigüidade é uma noção simultaneamente conservadora e transformadora.

Como vimos, a continuidade é uma sucessão em que a permanência é essencial. Já ruptura, no sentido em que nos interessa, é interrupção de continuidade, quebra de relações sociais ou compromissos. Os dois conceitos, obviamente, se opõem. No caso arquitetônico, se, ao longo do período de implantação do modernismo, a ruptura se apresentou como necessária à derrota dos valores hierárquicos da Academia, a continuidade, por sua vez, foi vista como defesa desses valores. No embate político entre as duas doutrinas, a ruptura se apoiava na fé no futuro permanentemente róseo e na confiança nas possibilidades revolucionárias da arquitetura do modernismo, que fizeram com que toda continuidade fosse estigmatizada como reacionária. Nenhum elemento trazido da herança das cidades estaria liberto dessa ideologização.

Quando Camillo Sitte defende espaços concebidos segundo princípios retirados da experiência secular das cidades, sua proposta é tratada pelos modernistas como anti-progresso, como atraso. Há razões de fundamento conceitual que explicam essa rejeição, e que serão abordadas mais à frente, no próximo capítulo. Neste momento, porém, interessa registrar que a continuidade reivindicada por Sitte não poderia receber boa acolhida entre os modernos porque não há elemento de união entre os conceitos de ruptura e de continuidade; ao contrário, a oposição se dá desde seus respectivos cernes.

Algo diferente ocorre em relação à noção de contigüidade. A contigüidade não tem o caráter impositivo que caracteriza tanto a continuidade quanto a ruptura. Proximidade, vizinhança, contato e convívio são acepções que lhe são correlacionadas. Estes mesmos conceitos também podem ser correlacionáveis tanto à continuidade como à ruptura. Todavia, não se pode inferir uma relação determinada – seja em acordo, seja em oposição –, quando se utiliza qualquer um deles como ligação entre contigüidade-ruptura ou entre contigüidade-continuidade.

Vejam, para exemplificar, um conceito capaz de abarcar aquelas quatro acepções, como harmonia. De fato, harmonia pode ser expressão correlacionável a

todos eles em conjunção de contigüidade, tanto com continuidade quanto com ruptura. Contudo, sem o sentido de obrigatoriedade, pois a desarmonia, sua oposição, pode também ser elencada entre eles.

Outra verificação de interesse pode ser estabelecida na relação entre contigüidade e contingência. Ambas são derivadas de *contingere* (tocar, estar em relação com). Dada a origem comum, gostaria de destacar duas acepções de contingência/contingente utilizadas em Filosofia: (i) possibilidade que alguma coisa aconteça ou não; (ii) segundo Houaiss, “em polêmica com a tradição, diz-se do evento natural ou humano que se caracteriza por sua absoluta indeterminação e imprevisibilidade”. Há, evidentemente, um caráter abrangente, não excludente, segundo essas acepções em destaque.

Penso que, sendo contingência/contingente/contigüidade noções derivadas, todas elas, do mesmo termo latino, há de permanecer também em “contigüidade” um sentido, mesmo que remoto, não impositivo, na relação “de proximidade”, de “vizinhança”, de “contato” ou de “convívio”. Ou seja, a contigüidade relaciona, mas não aprisiona, ela contextualiza. A contigüidade não é determinista.¹

Em urbanismo, tal como a adotamos, a contigüidade tem como atributo o reconhecimento das pré-existências, sem que, necessariamente, elas venham a impor um resultado, como obrigatoriamente se daria tanto com a continuidade (pela certeza na sucessão entre os elementos) quanto na ruptura (pela certeza na descontinuidade entre eles). O resultado em urbanismo será algo mais complexo, visto que ele não decorre apenas de uma equação morfológica, na qual, se avaliados os volumes pré-existent e utilizando-se alguma fórmula específica, se alcançaria um resultado. A contigüidade, em urbanismo, envolve as formas pré-existent na *dimensão espacial*, sim, mas engloba, também, as *dimensões políticas*, nas quais se situam a diversidade e a participação, que abordaremos ainda neste capítulo.

No reconhecimento das pré-existências ambientais e culturais, a contigüidade não estabelece o imobilismo: ela dialoga com a história, com a forma, com o uso, com o significado e com a memória.

¹ O **determinismo** é aqui tratado como: “principio segundo o qual todos os fenômenos da natureza estão ligados entre si por rígidas relações de causalidade e leis universais que excluem o acaso e a indeterminação, de tal forma que uma inteligência capaz de conhecer o estado presente do universo necessariamente estaria apta a também prever o futuro e reconstituir o passado” (Houaiss, 2001: 1023).

2.2 A constituição da contigüidade.

Para melhor conformar o entendimento sobre a contigüidade, vamos tratar, neste item, dos elementos que a constituem. Preliminarmente, porém, é preciso recordar que a contigüidade está referenciada à transformação da cidade. Trata-se de uma noção de interesse para a mudança, para a troca de uma situação ambiental existente por uma outra a ser construída. O seu fato gerador é a inserção, na cidade, de um elemento de natureza física que a modifica morfológicamente, mas que o faz a partir do reconhecimento das pré-existências ambientais e culturais. Essa inserção² se distingue de uma inserção de continuidade, por não ser uma sucessão; também se distingue de uma inserção de ruptura, pois observa os antecedentes.

Sendo primariamente uma inserção de ordem morfológica, tem dimensões espaciais reconhecíveis, nas quais se situam a própria forma, o uso ou função, e seus desdobramentos, historicamente construídos, de natureza semiológica, ou seja, o significado e a memória. Tratando-se, porém, de uma inserção na cidade, ela também se constitui na dimensão política. A diversidade e a participação são as principais dimensões políticas de sua constituição.

Se a dimensão espacial é mais facilmente compreensível, talvez os elementos da dimensão política não o sejam, e precisam ser iluminados. Tentarei fazê-lo mais à frente. Não obstante, desde logo antecipo que a explicitação está na sua própria raiz, visto que a diversidade social é uma evidência da nossa contemporaneidade, e, nesse sentido, ela se distingue da igualdade e se opõe à uniformidade, um dos pressupostos ideológicos modernos.

O segundo elemento da dimensão política, a participação, é a base do entendimento da cidade como uma construção compartilhada, e se funda, também ela, no reconhecimento da diversidade. Ela se opõe à imposição do determinismo racional, que é a base da produção centralizada da cidade, também um dos pressupostos modernos.

Uma síntese possível seria dizer que a cidade contemporânea precisa considerar as pré-existências ambientais e culturais, enquanto a cidade moderna precisava construir-se a partir da ruptura com as suas precedências.

Vamos agora analisar as dimensões espaciais da contigüidade e, a seguir, suas dimensões políticas.

² Inserção, como em Houaiss (2001:1624): "introdução ou inclusão de uma coisa em outra; intercalação, interposição."

2.2.1 Dimensões espaciais.

A contigüidade, tratada como fenómeno espacial, está correlacionada ao tempo e se apresenta, portanto, na história. Assim, sendo primariamente uma *forma*, ela o é também um uso (*forma + tempo*), e, conseqüentemente, signo e memória (*forma + tempo + história*). Desse modo, a contigüidade se constitui na *cidade existente*. (Ela não é um atributo nem da cidade futura, nem da cidade passada.)

Antes de adentrarmos a análise dos constituintes espaciais da contigüidade, convém fazer uma digressão sobre o tema da forma urbana relativamente à cidade existente.

A forma da cidade existente passou a ser objeto de estudo a partir de meados do século XX. Até então, os pensadores da arquitetura tratavam da *nova cidade*, da cidade a construir, da cidade perfeita, da cidade do futuro. Evidentemente, não poderia haver lugar para o estudo da forma da cidade que se imaginava condenada. Como vimos antes, a década de 1960 foi fértil, sobretudo a partir da revisão epistemológica que resultou das contribuições de Kevin Lynch (1960), Aldo Rossi (1966) e Christopher Alexander (1965, 1966), mas, também, dos trabalhos de Jane Jacobs (1961), Umberto Eco (1962) e Robert Venturi (1966). Se uns deram ênfase aos aspectos constitutivos da forma, outros dirigiram a crítica aos conceitos então hegemônicos que justificavam a forma da cidade moderna.

Jacobs e Eco, embora tratando de temas distintos, ressaltaram a incerteza e a ambigüidade como elementos constituintes da contemporaneidade, tanto na cidade como na arte e na cultura. Jacobs, em *Morte e vida das grandes cidades*, defende a interação e a diversidade como condições de vitalidade urbana, questiona o determinismo do crescimento econômico como produtor de uma boa cidade, contesta as vantagens conferidas ao protagonismo do automóvel na cidade, defende o estudo da cidade existente na busca das suas virtudes e dos seus pecados, acusa teorias urbanísticas da modernidade de desejarem e projetarem a destruição da cidade. Enfim, ela constrói um libelo corajoso e fundamentado contra o dogmatismo modernista e em defesa da vida urbana. A forma da cidade que defende opõe-se diametralmente à forma da cidade idealizada pelos modernos.

Obra aberta é outra contribuição fulcral que ajudou a montar o debate cultural dos anos 1960 e seguintes, o qual deu sustentação para a ampliação da crítica ao Movimento Moderno e à sua hegemonia. Eco contribuiu para a compreensão do papel do receptor da informação como agente do processo de significação dessa informação: “o sinal não é mais uma série de unidades discretas computáveis em bit de informação, mas uma forma significativa que o destinatário humano deverá encher

de significado” (Eco, 1969:111). A cidade existente, tendo o cidadão como agente, passou a poder ser considerada na complexidade e na diversidade que a caracterizam. Os ditames da ruptura foram contestados, visto que a cidade passou a ser compreendida também como um feixe de significados referenciados ao seu usuário, cujo direito à construção desse significado se tornou reconhecido.

A estabilidade do modelo cultural ao qual estamos integrados será uma das conseqüências dessa compreensão e, para Eco, é essencial como condição de nossa existência como seres racionais: manter-se o sistema de assunções sem submetê-lo a mutações indiscriminadas. Mas é o próprio autor quem introduz, logo a seguir, o fator da incerteza como uma outra condição para que possamos evoluir. “O mundo das formas assuntivas deve manter-se orgânico no sentido de que deve crescer harmoniosamente, sem saltos e sem deformações, mas deve crescer, e crescendo, modificar-se” (Eco, 1969:143). Essa dupla condição, da estabilidade e da mudança, seria a diferença radical entre o homem ocidental e o homem dos povos primitivos, ou seja, a própria condição de evoluir, a sua *plasticidade*, como chamou Eco. À cidade universal, que se queria imposta pelos modernos, contrapôs-se a realidade múltipla dos espaços da vida e da memória. O cidadão foi reconhecido como o agente principal da construção da cidade.

Na mesma vereda inseriram-se o trabalho de Robert Venturi, *Complexidade e contradição em arquitetura*, e, nos anos 1970, o estudo que fez com Scott-Brown e Izenour, *Aprendendo com Las Vegas* (1977). Neste, a forma, não apenas da cidade existente, mas também a da cidade em movimento de consolidação – quase, diríamos no “tempo dos modernos”, a *anti-forma* –, passou a ser objeto de entendimento.

A partir de meados do século XX, quando estudos como esses e seus desdobramentos foram produzidos, a *cidade perfeita* já não seria mais possível. Portanto, já não havia mais possibilidade de se defender a ruptura pela idealização da perfeição futura.

Alexander, Rossi e Lynch também trataram da forma, mas na perspectiva de compreender, sobretudo, a sua constituição. Em *Ensaio sobre a síntese da forma*, Alexander estuda as relações entre concepção e resultado, entre projeto e forma, e, ainda, o ajuste entre forma e contexto. A indissociabilidade entre forma e contexto considera, em urbanismo, o conjunto da cidade e de seus hábitos. Neste caso, afirma ele, “o fundo humano que determina a necessidade de novos edifícios e o meio físico proporcionado constituem um contexto para a forma de crescimento da cidade” (Alexander, 1971: 22).

Os estudos de Rossi também tiveram larga influência na revisão urbanística que se seguiu às primeiras décadas da segunda metade do século XX. Em *Arquitetura da cidade*, defende a autonomia da forma em relação à função, contradizendo um dos mais arraigados postulados do modernismo. Diz Rossi: “Mudam as funções, mas é a forma que fica impressa em nós. (...) A forma não é resumo da função, ela tem motivações mais complexas” (Rossi, 1995: 24). A complexidade da forma, para ele, não se resume apenas à geometria dos volumes. Vai além, estando presente também na relação múltipla entre o lugar, os edifícios, as permanências e a história. Ao criticar a opinião de Camillo Sitte de considerar a cidade redutível a um episódio artístico, Rossi amplia a compreensão do tema, pois afirma que a totalidade do fato urbano é constituída também pelo sistema viário, pela topografia, e mesmo pela apreensão do percurso. (Rossi, 1995: 24) Não obstante, apesar dessa complexidade, Rossi resume a forma à arquitetura da cidade para o estudo dos fatos urbanos.

Primeiramente, considera que a forma é trabalho coletivo – um “imenso depósito de fadigas”, como visto por Maurice Halbwachs (Rossi, 1995: 22) – e igualmente um “artefato” que cresce no tempo. Contudo, o crescimento, para Rossi, não altera a condição elementar do fato urbano. Para ele, a cidade não se modifica ao se estender: “Reduzir os problemas da cidade a um problema de dimensão significa entender que as soluções estão (...) na desconcentração”. (Rossi, 1995: 35)

Rossi busca no sentido de *permanência* dos fatos urbanos, conceito que trouxe de Marcel Poète, um apoio fundamental para a sua classificação dos elementos constituintes da forma urbana: “As cidades permanecem em seus eixos de desenvolvimento, crescem segundo a direção e com o significado de fatos mais antigos do que de fatos atuais”. (Rossi, 1995: 52) Ruas e plano, este seria o binômio de permanência mais significante.

Rossi elege como fato urbano de maior persistência os *elementos primários*, ou *monumentos*, tanto por seu próprio valor constitutivo, quanto “pela história e pela arte, pelo ser e pela memória”. (Rossi, 1995: 56) Os monumentos, permanentes, se relacionam ao *tema*, a que chama de *área-residência*, no entendimento de que a habitação constitui a argamassa que envolve os elementos urbanos. Mas, para ele, a redução dos monumentos a obras de arte deve ser tratada apenas em seu sentido didático, pois seria uma simplificação inaceitável, na medida em que levaria os outros elementos da forma à condição de obra menor. Na realidade, para Rossi, se estabeleceria entre tipologia e morfologia urbana, uma relação binária. É da relação entre eles que se estabelece o processo dinâmico de evolução da cidade e “pensar

um fato urbano qualquer como algo definido no tempo constitui uma das mais graves abordagens que se pode fazer”. (Rossi, 1995: 57)

Esse sentido dinâmico e evolucionista da forma coloca a cidade como uma obra aberta e, conseqüentemente, em oposição àquela resultante da aplicação de um modelo idealizado e voltado para o futuro. A forma da cidade, em Rossi, também é correlacionada – ou, em parte, dependente –, do lugar, ou do espírito que rege o lugar – o *genius loci*. (Voltarei a esse sentido no item que trata do significado.) A cidade, nessa tripla compreensão, é um fato do presente, que se constrói permanentemente e se opõe à idéia de cidade como uma “*idéia básica*”.

Os estudos de Lynch também exerceram papel importante no desenvolvimento do pensamento revisionista da doutrina do Movimento Moderno, mas, sobretudo, na consolidação do urbanismo contemporâneo. Ele demonstra o valor da forma urbana como constituinte da percepção e da memória e entende que “a forma deve ser usada para reforçar o significado, e não para negá-lo” (Lynch, 1997: 51). Segundo Lynch, a imagem da cidade resulta da sobreposição de imagens individuais. Assim, a imagem da cidade também é múltipla, em correspondência às imagens formadas por um número expressivo de indivíduos.

Em *A imagem da cidade*, Lynch, para efeitos de análise, decompõe a forma em identidade, estrutura e significado. Ele classifica a forma a partir de seus elementos constitutivos: as *vias*, os *limites*, os *bairros*, os *pontos nodais* e os *marcos*. Entre as *vias*, inclui o sistema viário em geral, abarcando ruas, alamedas, canais, ferrovias, os quais são percebidos no movimento e servem como elementos de organização e relacionamento entre os demais. Entre os *limites*, trata das bordas entre tecidos diversos, que são importantes, sobretudo em seu papel de conferir unidade a trechos urbanos. O terceiro elemento constitutivo da forma, os *bairros*, são tecidos urbanos com características próprias, que ajudam a estruturar a cidade através do reconhecimento da diversidade. *Pontos nodais* são lugares estratégicos de observação da cidade, onde há inflexão de trajetos, mudanças de tecidos, convergências entre sistemas; eles incluem os centros de bairros ou espaços de interesse comum, como determinadas praças. O último elemento, *marcos*, é definido por Lynch como aqueles “externos” onde o observador não entra; nessa categoria estão os edifícios ou os acidentes geográficos.

Tendo o cidadão como sujeito da elaboração da percepção em relação à forma, a imagem não é única – nem fixa nem permanente. Ela pode mudar conforme as circunstâncias de ver. Lynch exemplifica com o caso de uma auto-estrada, que é

percebida diferentemente pelo motorista e pelo pedestre, como elemento de circulação e de limitação, respectivamente.

Diferentemente do que Rossi anotou, Lynch chama a atenção para a perda de visibilidade com o aumento do tamanho da cidade, especialmente quando se analisam as áreas periféricas. O desdobramento na paisagem pode eventualmente pontuar alguma visibilidade, que se associe à cidade das vizinhanças. No entanto, o autor não os considera como exemplos urbanos. É claro que haverá situações peculiares, que de algum modo contradizem, em parte, essa avaliação. Por certo, o Rio de Janeiro será uma delas, se não em toda a Região Metropolitana, pelo menos em grande porção dos subúrbios, que, ainda nessa condição, são referenciáveis a acidentes geográficos já impregnados de significado urbano, como é o maciço da Tijuca, com o Corcovado e o Pão de Açúcar.

Lynch aborda ainda as possibilidades de qualificação da forma, de interesse específico para o projeto urbano. Nesse caso, ele lista categorias como a singularidade, a simplicidade, a continuidade, o predomínio, a clareza de junção, entre outras. Duas décadas depois, em *A boa forma da cidade*, completa o seu tratado anterior, no qual discorre sobre as condições da boa cidade e como reconhecê-la. Agora, as categorias básicas que explora são a *vitalidade*, o *sentido*, a *adequação*, o *acesso* e o *controle*, além do que designa por meta-critérios – a *eficiência* e a *justiça*. Esses elementos parecem aparentados aos *patterns* que Alexander formulou, como resultado da avaliação empírica de exemplos variados e da sua consolidação através da recorrência em diversificadas condições. Convém expor sucintamente cada um deles.

A vitalidade é relacionada às características do ambiente quanto à saúde do cidadão, envolvendo os aspectos de infra-estrutura de saneamento, de segurança física e de bem-estar quanto às condições climáticas e ambientais. Já o sentido compreende as possibilidades de clareza e identificação dos ambientes, a facilidade de distingui-los de outros lugares, englobando, também, a escala, ou seja, segundo Lynch, como as partes se ajustam ao todo. A adequação tem a ver, sobretudo, com as possibilidades e a disponibilidade de habitações, praças, parques, isto é, os equipamentos primários relativos ao uso da cidade. O acesso, por sua vez, avalia as condições de mobilidade, se os transportes são adequados às necessidades da população, bem como a qualidade dos modos oferecidos. E, finalmente, o controle sobre os espaços e o que Lynch chama de “direito de presença”, que poderíamos designar por apropriação pública dos espaços públicos.

Mesmo que alguns desses autores que trataram pioneiramente da *forma da cidade existente* tenham sido abordados aqui sucintamente, acredito ter ficado clara a enorme distância percorrida doutrinariamente entre a formulação do urbanismo moderno e a do urbanismo contemporâneo, do qual esses trabalhos podem ser considerados como marcos iniciais. Passando a ser abordada, simultaneamente, como obra aberta e como obra de arte, a cidade se apresenta hoje como *totalidade-mutante*.

Vale salientar, igualmente, que não obstante a importância das categorias relacionadas à forma analisadas por esses autores, elas não esgotam o estudo da morfologia urbana, vista no interesse da contigüidade.

Retomemos o conceito inicial deste item, em que afirmo que a contigüidade se constitui, na dimensão espacial, em três vertentes: a morfológica, a funcional e a semiológica. Elas, porém, estão absolutamente imbricadas e, mesmo autônomas, têm a forma urbana como elemento indispensável e condutor.

As inserções primárias de natureza morfológica estão relacionadas à *ocupação do solo* e aos *volumes construídos*. Incluem ainda as infra-estruturas urbanas, tais como as redes sanitárias, de transporte, de comunicações. São também inserções primárias aquelas de natureza funcional relativas aos serviços urbanos. Abrangem os serviços públicos, a educação, a saúde, o comércio, a cultura, entre outros.

Cabe esclarecer que entendo por inserções primárias aquelas que dão origem a transformações ambientais ou culturais, como é o caso da construção de um novo bairro, de um novo edifício, de uma nova canalização, de um novo serviço, ou, ainda, quando o equipamento ou o serviço deixa de existir.

As inserções de natureza semiológica são secundárias. Elas abrangem os elementos urbanos em seu papel de produtores de significado e de construtores (ou reforçadores) de memória coletiva. Considero inserções secundárias aquelas que se constituem a partir da existência das inserções primárias, das quais são, embora autônomas, de um certo modo decorrentes.

A noção de contigüidade pretende que as novas inserções se devam dar em reconhecimento das pré-existências ambientais e culturais. O reconhecer implica em “considerar com atenção, observar, explorar; mostrar gratidão a; distinguir os traços característicos”. (Houaiss, 2001: 2403). O reconhecer não tem um caráter impositivo, o que ocorreria caso se tratasse de reproduzir a situação precedente ou de preservar a situação encontrada. (Estes dois casos, por certo, seriam do âmbito da continuidade.) Coaduna-se, portanto, com o sentido também não impositivo de contigüidade, tal como vimos antes. Vamos examinar cada uma das três vertentes.

2.2.1.1 Inserções de natureza morfológica.

As inserções de natureza morfológica são aquelas relacionadas à ocupação do solo e aos volumes construídos. As relativas à ocupação do solo são a *expansão* e a *concentração*. As inserções relacionadas aos volumes construídos tratam da *escala*, que, por sua vez, compreende a *escala urbanística* e a *escala edilícia*. Adicionalmente, devemos considerar as inserções relativas à construção de infra-estruturas.

A forma urbana sofre modificações em resultado da ocupação do solo segundo os dois grandes movimentos de expansão e de concentração.

Nas cidades anteriores à Modernidade, se protegidas por muros, o crescimento urbano se dava em movimentos sucessivos de concentração e de expansão. Novas muralhas eram construídas e entre elas e as antigas se estabelecia uma área na qual a expansão do tecido urbano tinha lugar. Com o crescimento da população, a ocupação concentrava-se até exigir novo deslocamento dos limites, para onde a cidade pudesse vir a se expandir. Esse foi o modelo seguido por Paris, com a transposição sucessiva das muralhas, até a derrubada delas, no século XIX, quando já não mais serviam como defesa. Barcelona esteve contida intramuros até à Revolução de 1854. O movimento revolucionário reivindicava, entre outros pontos, justamente a possibilidade de as terras além muralhas serem ocupadas. Era a expansão – o *Ensanche* –, desenhada por Ildefonso Cerdà.

Nos tempos modernos, sem muros e com novos modos de transporte, a mancha ocupada pôde concentrar-se e expandir-se em movimentos, já não sucessivos, mas simultâneos.

A concentração corresponde, em geral, ao fortalecimento de centralidades, mas também ocorre pela ocupação de vazios urbanos ou áreas ociosas no interior do tecido. Constituem casos de adensamento. Já a expansão se dá justaposta ao tecido existente ou dele isolada, quando pretende ser autônoma da cidade. Constitui-se em desadensamentos. Normalmente, a expansão não procura ajustar-se ao tecido; ao contrário, ressalta a ruptura em relação ao modelo de ocupação prevalecente.

Expansão

A expansão constitui o nosso primeiro elemento de estudo da forma urbana relacionada à ocupação do solo. Ela se dá de três modos: por articulação entre tecidos; por isolamento; por prolongamento.

Na perspectiva da contigüidade, a expansão da cidade tem lugar preferencialmente pela *articulação* entre os tecidos urbanos justapostos. Ela se opõe à expansão autônoma, onde uma das características é o isolamento entre os tecidos.

Expansão por articulação entre tecidos

A *expansão por articulação* pressupõe a diversidade e trata as diferenças morfológicas entre tecidos urbanos; caso não existissem diferenças, se constituiria como *expansão por prolongamento* de tecido –como ocorreu no crescimento das cidades pré-modernas. Panerai (1997: 178) enfoca o tecido urbano contemporâneo como uma complexidade do que chama de “encontro de três lógicas”: a lógica do sistema viário, a lógica do parcelamento e a lógica das edificações. Na sua avaliação, as cidades antigas apresentavam coesão do tecido, não havendo rua sem edificações. Isso deixa de ocorrer nas cidades de hoje, com o domínio do automóvel e o traçado a ele submetido.

O sistema de ruas é considerado por Marcel Poète, *apud* Rossi (1995: 52), como a permanência mais significativa do fenômeno urbano: “o plano permanece sob níveis diversos, diferencia-se nas atribuições, muitas vezes se deforma, mas, substancialmente, não se desloca.” (Talvez por terem feito essa mesma avaliação é que os teóricos do movimento moderno, sobretudo Le Corbusier, exacerbaram, na sua cruzada contra a cidade existente, o combate à “rua-corredor”. Combater o traçado seria um bom caminho para a ruptura.)

Assim, a expansão por articulação entre distintos tecidos urbanos não se limita à adaptação entre sistemas viários distintos, embora essa adaptação seja uma das suas condições essenciais. Ela pode se constituir em um gradiente de articulações, incluindo ainda os sistemas edilícios e, se possível, os sistemas fundiários. No exemplo da cidade de Ferrara, na transição entre o Medieval e a Renascença, a articulação entre diferentes arruamentos esteve perfeitamente configurada³. Porém, os sistemas edilícios também estiveram em sintonia, posto que não havia nesse momento uma divergência essencial entre eles (a continuidade tipológica só viria a ser quebrada mais tarde).

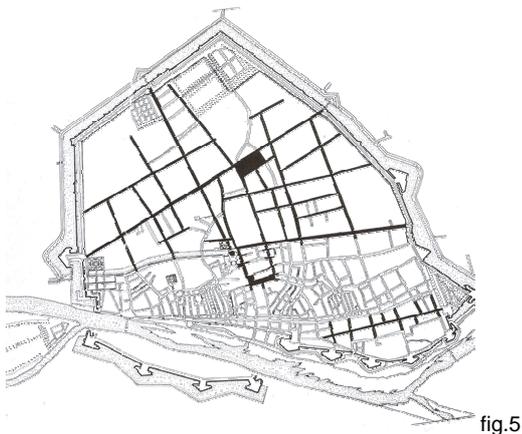


fig.5

Para o interesse da contigüidade, a expansão, assim configurada, implica em articulação morfológica entre tecidos vizinhos. Ela se expressa na relação entre os sistemas viários, que não se bastam autonomamente, e na relação entre os volumes construídos, que não se anulam mutuamente. Não obstante, sendo contigüidade – e não continuidade! –, ela envolve o reconhecimento das pré-existências com a possibilidade da diversidade, seja no traçado, seja nas edificações.

Expansão por isolamento. Os modelos da perfeição.

O segundo caso é o movimento de expansão por isolamento entre tecidos. Objetiva, no limite, à expansão autônoma em relação à cidade. O isolamento e a autonomia implicam em rejeição à cidade existente e se coadunam com alguma idealização da cidade. Ela se apresenta em três modelos de perfeição: celular, avançada e infinita.

Chamo de “modelos de perfeição” porque, em suas fundamentações, encontram-se teóricos da cidade ideal, para os quais seria possível se alcançar uma composição que seria replicada universalmente. A perfeição, por definição, não admite plural: uma vez conseguida, ela se basta.

Na concepção de Howard, a cidade perfeita teria uma configuração racionalmente concebida e um tamanho próprio. Ela cresceria através de novas células isoladas, conectadas por estradas que permitissem a alta velocidade. Desse modo, o modelo da expansão necessariamente precisaria ser celular: uma célula perfeita que se multiplicaria ao infinito. O modelo dos subúrbios norte-americanos é uma de suas mais claras manifestações de expansão isolada ou em desarticulação,

³ Segundo Benévolo (2003: 439), as adições foram projetadas pelo duque Borso, em 1451, e pelo duque Hércules, em 1492, e construídas gradualmente ao longo do século XVI. Esta última duplicou a superfície da cidade de

compondo metaforicamente a imagem de um cacho de uvas, onde os bagos são as ocupações e o talo é a auto-estrada, como estudado por Hall (1988), entre outros autores.

Diferentemente de Howard, Le Corbusier (1924) tratou não apenas da nova cidade, mas da cidade existente que, todavia, pretendia substituir pela cidade racional. Nesse sentido, a hipótese da expansão deveria ser vista como uma antecipação da ruptura e deveria se dar através da implantação de novos tecidos isolados, distanciados da cidade existente, com o que ainda se garantiria uma valorização da terra intersticial (Le Corbusier, 1992: 87).

De acordo com uma terceira concepção de expansão, a de Ildefonso Cerdà, o crescimento se daria ao infinito, pelo prolongamento indefinido da trama idealizada como perfeita. (No caso de Barcelona, a cidade histórica seria desprezada e paulatinamente substituída pelo novo desenho, submetida às vantagens da racionalidade proposta...)

Não obstante uma ou outra das concepções, a ocupação do solo urbano através do movimento de expansão da cidade se deu, ao longo do urbanismo moderno, em grande medida, desconsiderando os traçados herdados, desconsiderando eventuais possibilidades de prolongamento de ruas e suas articulações entre bairros.⁴ Nesses modelos de perfeição, a expansão autônoma é uma noção compatível com a ruptura em relação à cidade existente.

Nesses termos, o movimento de expansão, que pode se apresentar em *articulação* ou em *isolamento*, tem ocorrido majoritariamente neste último modelo, como instrumento de ruptura em relação à cidade existente. Todavia, em condições específicas de adequação à trama envolvente, que ocorre mais raramente, ele se constitui como elemento da contigüidade.

200 para 430 hectares.

⁴ No Rio de Janeiro, durante a primeira metade do século XX, houve uma indicação na legislação urbanística no sentido de se produzirem vínculos francos entre novos parcelamentos e a trama vizinha. Essa indicação, na medida em que se fortalecia a doutrina modernista, foi sendo abandonada como prática no órgão público responsável pelas aprovações urbanísticas, na mesma velocidade em que os órgãos governamentais patrocinavam o isolamento das novas ocupações, sobretudo os conjuntos habitacionais. Esse isolamento se deu através de expansões em grandes áreas vazias, localizadas além dos limites urbanos, como é o caso das construções destinadas ao reassentamento compulsório de famílias moradoras em favelas da Zona Sul da cidade, de que são exemplos a Cidade de Deus, no bairro de Jacarepaguá, e a Vila Kennedy, em Santíssimo, ambas implantadas na primeira metade dos anos 1960.

Concentração

A concentração é um movimento simétrico ao da expansão. Ele se dá pelo aproveitamento urbanístico de áreas vazias ou ociosas localizadas no interior da mancha ocupada, ou, ainda, pelo adensamento de áreas já construídas. Uma de suas expressões é o reforço de centralidades.

A concentração é a expressão morfológica do adensamento. E é com a noção de densidade que vamos examinar inicialmente este movimento de ocupação do solo urbano. A densidade é instrumento urbanístico de medida do aproveitamento e da ocupação do solo. Costuma-se atribuir à densidade, não obstante ser ela um instrumento de medida, poderes sobre a qualidade de vida urbana. Assim, é comum associar-se baixa densidade à alta qualidade de vida. Nesse papel, sua eficácia apresenta controvérsia. E é compreensível que assim o seja, porquanto a interpretação sobre “qualidade” é permeada pela cultura.

Essa associação está calcada, provavelmente, na história urbana dos primórdios da industrialização, quando as cidades cresceram rapidamente e as habitações não apresentavam condições mínimas de salubridade. O urbanismo moderno teve como um de seus pressupostos a erradicação dessas condições precárias, para a qual contribuiria o modelo de edifícios isolados, abundantemente ensolarados e cercados de vegetação. Para evitar densidades muito baixas, com custos de infra-estrutura muito exagerados, a compensação viria com o aumento da altura das edificações. Assim, a equação estaria composta pelo binômio edifício-alto + áreas livres, cujo resultado seria a melhora das condições sanitárias gerais. E, como corolário, a ruptura com a cidade existente.

As críticas relacionadas à densidade – tanto baixa quanto alta – apresentam-se em duas linhas: quanto aos custos envolvidos e quanto ao ambiente urbano resultante. Considerados os crescentes padrões urbanísticos exigidos por nossa contemporaneidade, os custos unitários (por habitação, por edificação, por morador) tendem a ser muito altos quando a densidade (habitacional, construída, populacional) é baixa. Esse modelo tem se revelado insustentável, mesmo em economias muito ricas, como é o caso da norte-americana. No outro extremo, o da alta densidade, também há evidências de custos elevados, decorrentes da complexidade das redes e serviços necessários, o que vem a exigir valores crescentes de contrapartida.⁵ A equação custo/densidade não se apresenta como universal, dependendo das circunstâncias locais, da cultura, das exigências da sociedade, entre outros fatores.

⁵ Estudos do Bankamerica Corporation e de J.L. Mascaró, relatados em Acioly, C. (1998: 47,58), informam sobre essas duas situações.

Quanto ao ambiente urbano resultante, não há igualmente uma regra reconhecida por todos. Os defensores da baixa densidade buscam determinar um ambiente bucólico, no qual a interação social se dê sem surpresas. Os defensores da alta densidade desejam um ambiente urbano complexo, com múltiplas oportunidades.

Os modelos da diversidade.

Em seu estudo pioneiro sobre as grandes cidades norte-americanas, Jane Jacobs (2000:230) pergunta: “Quais densidades urbanas seriam adequadas?” Ela mesma oferece a resposta: “A resposta é parecida com a que Lincoln deu à pergunta: ‘Qual deve ser o comprimento das pernas de um homem?’. –‘Suficiente para alcançar o chão’, respondeu Lincoln.”

Não obstante, considerada essa indeterminação e preservadas as possibilidades de múltiplas espacialidades, segundo as histórias e as culturas, convém relativizar a questão. Tendo presente as situações que ocorrem em cidades brasileiras médias e grandes, especialmente quanto aos assentamentos populares suburbanos e de periferia, se o interesse for garantir a toda a população urbana padrões urbanísticos compatíveis com nossa contemporaneidade, é possível afirmar que não há como perseverar em modelos de ocupação rarefeitos e simultaneamente providos de todas as infra-estruturas e serviços urbanos. Também para nós – não apenas para os norte-americanos –, trata-se de uma equação econômica sem sustentabilidade. Igualmente, se o interesse for garantir uma cidade com múltiplas oportunidades de encontro, será indispensável uma concentração edilícia que abrigue os serviços e as funções que suportam a diversidade (Alexander, 1980)

Desse modo, tanto por uma razão quanto por outra, uma densidade tendente à alta pode ser considerada como de interesse para a construção da boa cidade. Assim, a concentração, expressão morfológica do adensamento, embora não sendo impositiva, é associável à contigüidade tanto por suas dimensões espaciais quanto políticas. A concentração se apresenta urbanisticamente na relação intra-bairro e na relação inter-regiões urbanas.

A concentração intra-bairro é promovida (i) pelo aproveitamento dos vazios urbanos eventualmente existentes, (ii) pelo aumento de área de edificações já construídas, e (iii) pela substituição dessas edificações por outras maiores. Se esse adensamento for feito de acordo com as pré-existências ambientais e culturais, tende a ser conveniente à cidade, pois promove o melhor aproveitamento das infra-estruturas instaladas, reduz os custos coletivos de manutenção e conservação e concorre para o reforço da vitalidade urbana.

A concentração inter-regiões urbanas é promovida (i) por sua distribuição por todo o tecido urbano ou (ii) por sua concentração em determinados bairros. Neste caso, poderá preponderantemente (ii-a) estar conduzindo ao fortalecimento das centralidades existentes ou (ii-b) servir à construção de novas centralidades.

Em número significativo de nossas cidades, inclusive no Rio de Janeiro, têm prevalecido investimentos maiores em determinados bairros, o que pode implicar na construção de novas centralidades. Nesse caso, em conseqüência, poderá estar associado à desconstrução de centralidades pré-existentes e a uma percepção de desadensamento de bairros consolidados. A questão pode ficar um pouco embaralhada na percepção coletiva porque o desadensamento é um conceito relativo, uma vez que não implica perda efetiva de volumes construídos. Ocorre, sim, uma perda comparativamente aos bairros que apresentam maior vitalidade. Contudo, mesmo mantidos os volumes, costuma haver enfraquecimento das atividades econômicas, com o fechamento de empresas ou a mudança, para as novas centralidades, daquelas mais representativas do dinamismo econômico. Ocorre, ainda, a redução da população pela diminuição do tamanho médio das famílias e pela permanência, no bairro, dos mais idosos, ocupando habitação de mesma área que servia à família maior.

A questão assim conformada, para o interesse da contigüidade, não se esgota no quociente área construída/área de terreno/população. Partindo dessa equação, o que interessa mais especificamente é a relação entre adensamento e desadensamento, isto é, o conceito de densidades em combinação. As densidades podem ser altas ou baixas, porém o mais relevante é a tendência de alta ou de baixa em sintonia com o conjunto urbano. Assim, essa dinâmica no interior da cidade é o que expressa a contigüidade – não é um momento, mas uma série.

No Capítulo 3, quando tratarmos das expressões da contigüidade, vamos dar ênfase, quanto à concentração, aos seus dois segmentos mais significativos de interesse para a cidade: na concentração intra-bairros, o caso dos vazios urbanos; na concentração inter-regiões, o caso das centralidades – o seu reforço ou a sua desconstrução, vistos como decisões políticas e doutrinárias.

Expansão e concentração são, assim, os dois movimentos relacionados à ocupação do solo urbano no interesse da contigüidade. Tratemos, agora, dos volumes construídos.

Escala

A escala, terceiro elemento de estudo sobre morfologia urbanística, será analisada em duas situações: (i) quando corresponde à relação entre volumes construídos e território; e (ii) quando se referencia aos volumes construídos entre si.

Escala urbanística.

Vamos nos apoiar, como esquema para análise, nas três ordens – ou três escalas – estabelecidas por Tricart (*apud* Rossi, 1995: 34): a escala da rua, que compreende as construções e os espaços construídos que a circundam; a escala do bairro, que é constituído por um conjunto de quarteirões com características comuns; e a escala da cidade, considerada como um conjunto de bairros.

Um dos modos de ruptura com a cidade existente, adotado pelos modernos, foi a modificação das proporções entre os traçados urbanísticos. Algumas intervenções européias – como a Praça de São Pedro, em Roma, ou a avenida dos Campos Elíseos, em Paris – são precedentes remotos da mudança de escala em cidades existentes. Na primeira, contudo, em vista do caráter restrito, apenas como suporte para a implantação da Catedral (a avenida de ligação com o rio Tibre foi construída séculos depois), pode-se dizer que se trata de uma questão menos de escala urbana e mais de escala edilícia. Já no caso dos Campos Elíseos, não. Há, nitidamente, um rompimento com a escala de rua medieval prevalecente no tecido vizinho, tanto pela largura da avenida como por sua retilinearidade. Posteriormente, ainda em Paris, com os trabalhos do prefeito Haussmann, foi construída uma ampla e nova rede urbanística, em uma nova escala de cidade, que procurava incorporar as exigências de um trânsito mais livre e rápido, bem como adequar a cidade ao novo modo de transporte à distância – o trem, que chegava até às portas urbanas.

Talvez a velocidade dessa modalidade, que encurtava as distâncias e reduzia a percepção das escalas, bem como a necessidade de grandes edificações para acomodar as novas indústrias, e ainda o crescimento acelerado da população urbana, que exigia novas e avassaladoras acomodações, tudo se associou para induzir à produção de uma nova estética, na qual o tamanho dos precedentes edifícios e urbanísticos teria sido considerado desproporcional às novas exigências. Os adventos do automóvel e do elevador consolidaram essa nova estética. Quando Le Corbusier propôs o novo centro para Paris, em 1925, a nova escala modernista de ruptura com a cidade existente se apresentava em toda sua integralidade, seja urbanística, seja edilícia.

Diferentemente, com a noção de contigüidade, cada nova intervenção trataria de verificar as forças compositivas presentes e, sobre elas, ajustar-se (i), ou, não havendo interesse nesse ajuste, trataria de propor em articulação de escalas (ii). No primeiro grupo, (i), quando se objetiva o ajuste às escalas precedentes, a definição urbanística do traçado não será necessariamente o prolongamento ou a repetição das linhas existentes. O que importa é manter a relação entre espaços públicos e privados, entre dimensões dos logradouros e das edificações, entre os usos predominantes em um e outro. No segundo grupo, (ii), quando o interesse é a articulação de escalas, haverá uma zona de transição entre o modelo existente e o novo, na qual se fará a adaptação de escalas, englobando a relação público-privado, as dimensões dos logradouros e os usos.

Escala edilícia.

Como apoio para a análise, classificamos a relação entre os volumes em três ordens: relação de imposição, quando a relação entre eles é estabelecida a partir do gigantismo de um (ou alguns) frente aos demais; relação de adequação, quando os edifícios, seja pela altura ou pelas demais dimensões, mantêm relação de igualdade entre si; e relação de submissão, quando, ao contrário, a relação entre os edifícios é caracterizada pelas dimensões pequenas de um (ou alguns) no cotejo com os demais.

A contigüidade se expressa morfologicamente também na escala como se relacionam entre si os volumes construídos.

Também na relação entre edificações a atitude predominante dos modernos foi a de ruptura com a escala precedente, configurando-se como uma relação de imposição. Talvez o exemplo mais claro dessa atitude seja o projeto de Le Corbusier para o Rio de Janeiro, em 1929, no qual o edifício proposto assume o papel da cidade e apresenta-se, ele próprio, único, dominando o território.

Contudo, por sua efetividade e universalidade, o edifício-alto deve ser tratado como o mais importante dos casos nessa ordem de imposição, constituindo-se em signo da modernidade. Impondo-se em relação “cósmica” sobre as edificações vizinhas, foi tratado como idealização da sociedade maquinista que frutificou a partir do final do século XIX. Símbolo do progresso e da tecnologia, foi almejado por todas as cidades. Dispor de um edifício-alto foi visto como um passaporte para integrar o rol de cidades desenvolvidas. O privilégio de viver ou trabalhar em andares muito altos foi também considerado, ao longo do século, como representação de poder.

Nascido nos Estados Unidos, o edifício-alto – ou a sua exaltação, o *arranha-céu* – exerceu um grande apelo junto aos arquitetos europeus, premidos pela tradição

de edifícios baixos e justapostos. Ainda nos primórdios do século passado, em 1922, Auguste Perret não se contentou em desenhar um deles: concebeu uma “aléia” de arranha-céus ligando o centro de Paris a Saint-Germain-en-Laye.⁶ De certo modo, essa proposta pode ser interpretada como um paradoxo, pela concepção em série daquilo que fora idealizado como expressão única, obra isolada. Ela se apresenta, evidentemente, em ruptura com a escala pré-existente, mas, transformando cada arranha-céu em elemento de um conjunto, Perret desqualifica, em parte, esse protagonismo edilício e, simultaneamente, trabalha na relação de imposição (dos arranha-céus em relação à cidade existente) e na relação de adequação (dos arranha-céus entre si). Pode-se dizer que o mesmo ocorreu com o projeto de Le Corbusier para o Plano Voisin, na medida em que ele propôs uma sucessão de prédios-cidades gigantescos, com 60 pavimentos, que se repetiam, perdendo a individualidade que caracterizaria o arranha-céu.

O edifício-alto, não necessariamente o arranha-céu, é uma das expressões mais legítimas do movimento moderno: alto, isolado das divisas, sobranceiro em uma área livre, preferencialmente verde, ele foi o grande modelo de ruptura com a escala da cidade. A associação entre os interesses econômicos dos proprietários de terra urbana, dos empreendedores imobiliários e dos construtores – mediada pela idealização de morar ou trabalhar em pavimentos elevados, o que garantiu amplo mercado comprador – fez do edifício-alto e do automóvel os grandes personagens da configuração da cidade moderna.

Todavia, mesmo em sociedades não capitalistas – onde, portanto, a propriedade da terra e a construção não tinham objetivo especulativo –, o edifício-alto foi valorizado e tratado como signo da cidade que se pretendia igualitária. Na União Soviética, fazendo um inquérito com os mais expressivos arquitetos na década de 1960, sobre como concebiam a cidade socialista do futuro, Modrzhinskaya e Stepanian (1973: 350seg) prevêm que

os edifícios habitacionais terão sucessivamente 200, 300 e mais andares, de modo a que se aproveite produtivamente cada metro quadrado do precioso espaço urbano, cabendo o maior lugar ao sol, ao verde, ao ar e à água!

Edifícios construídos em relação de adequação foi a regra que prevaleceu nas primeiras décadas do século XX, tanto no Rio de Janeiro como em grande parte das cidades brasileiras. Sejam justapostos – de que é um bom exemplo a avenida

⁶ Conforme texto de autoria de Auguste Perret publicado por *l'illustration* de 12 ago 1922, com desenhos de

Atlântica, no bairro de Copacabana –, ou isolados – como ocorre na rua General Glicério, no bairro das Laranjeiras –, esses edifícios compõem um *continuum* construído. Essa ordem ainda prevalece em grande parte da cidade.

Com efeito, o vínculo entre a doutrina arquitetônica modernista e os interesses imobiliários convencionais esteve muito evidente nas sucessivas mudanças de legislação urbanística que impuseram vantagens importantes para o edifício-alto, isolado das divisas, comparativamente com o edifício composto em *continuum*. Ou seja, não apenas a idealização relativa ao edifício-alto, mas também as regras ditadas pela cultura arquitetônica foram motoras do aceleração da produção imobiliária dessa tipologia. É exemplo significativo dessa sintonia a mudança de legislação que passou a impedir a construção de edifícios justapostos de mesma altura que os vizinhos, como no caso da avenida Atlântica, antes referida. A lei estimula que os novos edifícios sejam isolados das divisas do lote, quando então poderão ter a altura liberada; quando forem justapostos, impede que mantenham a altura de 12 pavimentos, que é a dos edifícios vizinhos, estabelecendo como máximo três pavimentos. Nesta situação, é a legislação que impõe uma relação de submissão dos novos edifícios em relação à vizinhança.

No caso dos volumes, o reconhecimento das pré-existências pressupõe atenção aos volumes construídos, predominantes em determinado trecho urbano. Essa atenção se consubstancia na escala como elemento constituinte da contigüidade, quando em adequação às ambiências consolidadas por usuários e moradores.

Ao contrário, a inadequação se dá, geralmente, quando os volumes são muito maiores do que os existentes. A desproporção entre as escalas ajuda a descaracterizar a ambiência urbana e pode acarretar danos consideráveis à qualidade dos espaços. Além disso, quando se constroem volumes muito maiores do que os vizinhos, cria-se uma expectativa especulativa em relação aos terrenos existentes, que supostamente também poderiam estar aptos a receber edificações grandes. Essa mera expectativa será suficiente para desestimular a preservação das edificações menores e conduzirá a uma paulatina perda de vitalidade do trecho urbano ou das edificações não substituídas. Se, no entanto, como constituinte da contigüidade, as novas edificações se mantiverem em escala compatível com os volumes existentes, o estímulo se dará justamente na melhora tanto dos espaços construídos quanto das edificações.

A situação simétrica, de construção de volumes muito menores do que aqueles que caracterizam determinado lugar, também precisa ser tratada com muito cuidado. Tal situação ocorre em nossa legislação, sobretudo quando o legislador pretende impor nova morfologia para um trecho urbano, como é o caso da utilização do instituto dos alargamentos progressivos. Em geral, como a dinâmica da economia urbana não corresponde, necessariamente, ao desejo do legislador, essa decisão implica destinar ao abandono bairros inteiros, ficando os proprietários impossibilitados de persistir em usos ou volumes modais. Impedir que as novas construções obedeçam ao alinhamento existente resulta, em grande parte dos casos, em uma descaracterização do ambiente urbano, sem o aumento da largura do logradouro.

As infra-estruturas

É necessário situar ainda o papel da construção das infra-estruturas na definição da forma urbana. Tanto as infra-estruturas de saneamento, como as de transportes ou as de comunicações têm sido indutoras da morfologia da cidade, seja quando se fazem presentes ou mesmo quando estão ausentes. (Este é o caso da expansão suburbana feita para a habitação destinada às camadas pobres da população.) A ausência de infra-estrutura é justamente um dos motores propulsores da ocupação, na medida em que os preços da terra loteada podem ser baixos. Sem políticas públicas de crédito ou de investimento em infra-estrutura, a expansão da cidade se dá à mercê da especulação com a terra, oferecida nua, distante e fragmentada.

No caso brasileiro, esse contexto está associado ao estímulo à moradia própria em detrimento da moradia de aluguel. A troca de modelos relativos à condição de propriedade da habitação foi adotada pelo Brasil ao final da década de 1930, efetivando-se com a lei do inquilinato, de 1942.⁷ A partir dessa data, incrementaram-se os loteamentos periféricos de baixa densidade, como lugar disponível para a moradia popular. As décadas seguintes testemunharam a troca de modelos de transporte público, que deixou de ser preponderantemente sobre trilhos – trens e bondes – e passou a ser sobre pneus –automóveis e ônibus. A infra-estrutura correspondente permitiu a ampliação da mancha ocupada e a redução das densidades médias, no

⁷ O decreto-lei 4598, de 1942, é geralmente considerado o mais importante estatuto legal de regulação dos aluguéis urbanos brasileiros, designado também por Lei do Inquilinato. Ele foi complementado por um conjunto de outros decretos-lei e leis, nos anos seguintes, constituindo uma ampla legislação de proteção ao inquilino. Na realidade, esse conjunto é uma 'segunda fase' da legislação específica, visto que, já em 1921, havia sido editada lei com o mesmo objetivo de regulação dos aluguéis. (Bonduki, 1998: 209seg)

caso do Rio de Janeiro, e, provavelmente, em grande parte das cidades médias e grandes do país.

A troca de modelos – seja o habitacional, seja o de transporte – trabalha em dissintonia relativamente à contigüidade, na medida em que constrói uma cidade dispersa, fragmentada e de carências infra-estruturais elevadas.

2.2.1.2 Inserções de natureza funcional

Inserções de natureza funcional são aquelas relacionadas aos serviços urbanos, sejam eles públicos ou privados. Incluem os serviços de educação, de saúde, de limpeza urbana, e ainda os ligados ao comércio, ao abastecimento, à cultura, entre outros.

A crescente complexidade da vida urbana está apoiada no desenvolvimento dos serviços que se estruturam na cidade e que, em grande medida, são os próprios os promotores do crescimento urbano. Esses serviços são prestados através de redes articuladas. A superposição entre elas determina nós urbanos, compatíveis com os valores de utilização da cidade: onde mais bem servidos, mais valorizados imobiliariamente ou em prestígio.

Embora muitas delas sejam de responsabilidade de agentes privados, essas redes não estão de todo desprovidas da participação ou da decisão dos poderes públicos, que teriam a possibilidade de melhor distribuir as disponibilidades no território da cidade. No caso geral, porém, essas redes são fortemente dependentes dos investimentos coletivos, o que acentua ainda mais a necessidade de serem implantadas e mantidas tendo como horizonte a democratização do acesso aos bens e serviços urbanos.

As inserções funcionais também podem estar coadunadas com o melhor aproveitamento dos recursos ambientais, paisagísticos, históricos, e culturais da cidade, ou, ao contrário, como ocorre com relativa freqüência, podem estar dele dissociadas. São exemplos deste último caso os *shoppings-centers* quando construídos em trechos urbanos densos e consolidados, causando, muitas vezes, impacto negativo na rede comercial estabelecida, da qual o novo equipamento é concorrente privilegiado. A perda de vitalidade da rede pré-existente pode contaminar negativamente largos trechos urbanos, que igualmente se enfraquecem e tendem à deterioração.

A perda de vitalidade pode ser ainda mais acelerada quando não há modificação espacial, mas há mudança funcional importante. É exemplo dessa situação o que ocorreu com os bairros centrais do Rio de Janeiro que abrigavam serviços do governo federal. Transferida a capital para Brasília, inúmeros edifícios anteriormente ocupados por ministérios ou outros órgãos federais ficaram ociosos, reduzindo-se o número e o prestígio de seus ocupantes, a vitalidade econômica e política da área, e, no limite, deteriorando-se os próprios prédios.

Este caso de desqualificação dos bens federais no Rio de Janeiro configura-se como uma dupla linha de ruptura com a cidade existente: primeiro, a mudança da centralidade política; segundo, o abandono dos edifícios na subutilização. Em sentido contrário, o aproveitamento com mudança de uso, como ocorreu com o edifício-sede do Banco do Brasil, localizado no centro da cidade do Rio de Janeiro, transformado em importante centro cultural mantido pela mesma instituição, é um exemplo que se coaduna com a contigüidade.

Nesse sentido da dimensão espacial de natureza funcional, a contigüidade se compõe (i) tanto no cuidado às funções pré-existentes, para que não percam em vitalidade, quanto (ii) no estudo das novas implantações, para que não beneficiem novas áreas de expansão em detrimento das áreas já ocupadas e ainda mal servidas.

As inserções funcionais se expressam morfologicamente através das outras três categorias antes estudadas, ou seja, a concentração, a expansão e a escala. Por isso, embora a sua importância para a conformação urbana seja relevante, ela não comportará uma análise própria (a “expressão da contigüidade” será o tema do próximo capítulo).

2.2.1.3 Inserções de natureza semiológica

*Os monumentos urbanos congelam/consolidam/retêm os destinos individuais interrompidos; os monumentos urbanos são, assim, a eternidade coletiva do finito individual.*⁸

As inserções de natureza semiológica estão referenciadas à construção ou à preservação tanto da *memória coletiva* quanto do *significado* dos fatos urbanos.

Memória e significado decorrem da relação que se estabelece entre os elementos urbanos, o uso que neles é desenvolvido e a história. Essa relação, admitida a permanência dos elementos urbanos, estará condicionada pelos dois outros fatores –o uso e a história-, os quais são de natureza dinâmica. É essa complexidade, essencialmente mutável, a característica que nos interessa mais centralmente.

Memória: faculdade de conservar estados de consciência passados e tudo que se ache associado aos mesmos.

Etimologia: aquilo que faz lembrar.

Dicionário **Houaiss** da Língua Portuguesa (: 1890)

Memória Coletiva, entendida como relação da coletividade com o lugar e com a idéia dele.

Aldo Rossi *Arquitetura da cidade* (1995: 199)

Ao tratar o que chama por “*memória coletiva*”, a partir de estudo de Maurice Halbwachs, Aldo Rossi (1995: 198) estabelece um vínculo direto entre “alma da cidade”, história e memória. A alma da cidade seria o próprio nexo estrutural da cidade, o qual perpassaria o tempo na consolidação do espaço urbano.⁹ Assim, a alma da cidade se torna *história*, “signo ligado aos muros, caráter distintivo e definitivo” (Rossi, 1995: 198). A relação entre as duas é mediada pela sociedade, na transformação do espaço segundo a imagem que o grupo faz de si mesmo. O professor italiano sintetiza essa noção com a expressão “a cidade se realiza através de sua própria idéia de cidade” (Rossi, 1995: 5). Mais adiante, ao considerar que a cidade é o “lugar da memória”, afirma categoricamente: “a própria cidade é a memória coletiva dos povos” (Rossi, 1995: 198).

⁸ Expressão composta a partir de idéia exposta por Aldo Rossi in *Arquitetura da cidade* (1995).

⁹ Em outro trecho do *Arquitetura da cidade*, Aldo Rossi analisa o que chama por “locus”: “aquela relação singular mas universal que existe entre certa situação local e as construções que se encontram naquele lugar” (1995:147seg). O ‘*genius loci*’ seria a divindade governadora do lugar. Nesse sentido, os conceitos de “alma da cidade” e “locus”– ou, ainda, “espírito do lugar”– parecem que se aproximam bastante entre si.

A memória, nesse entendimento, apresenta uma dupla função: ela expressa e é a relação entre o lugar e a sociedade, construída na história. Sendo uma relação, a memória não é estática, mas dinâmica; é o passado, mas também é o presente. Como passado, ela está materializada na própria cidade; como presente, a memória coletiva é, de modo que poderia parecer paradoxal, vetor da transformação do espaço, “uma transformação que é sempre condicionada por aqueles dados materiais que se opõem a essa ação (...) e se torna o fio condutor de toda a complexa estrutura” (Rossi, 1995: 198). Rossi é preciso: “a memória, no interior dessa estrutura, é a consciência da cidade” (1995: 199).

Mas o que é relevante como elemento permanente e como elemento dinâmico na memória coletiva?

Os elementos permanentes da cidade, na avaliação de Marcel Poète (Poète *apud* Rossi, 1995: 203seg), encontram-se, sobretudo, no traçado das ruas. Para Le Goff (1998: 139), estudando o caso das cidades medievais, a estabilidade se encontrava nos monumentos, embora admita que a imagem urbana não se alterasse nas sucessivas demolições e reconstruções das edificações residenciais modais, visto que as novas obedeciam ao mesmo padrão das sucedidas, sem alteração notável de tecido. Para Rossi (1995: 56), também, os monumentos são os elementos vitais permanentes do sistema urbano, e nessa condição seriam os condutores da memória. Quando ausente a função original da edificação, as bases da permanência do que designa por “um passado que ainda experimentamos” residiriam na sua relevância artística – e eventualmente histórica. Essa condição de contato entre “o que foi” e “o que será” na cidade é a essência da permanência com vitalidade. Por isso, Rossi considera que a preservação pode ser patológica para a cidade, quando pressupõe a permanência de uma “função em si mesma, isolada desde então da estrutura, anacrônica em relação à evolução técnica e social” (1995: 147seg). Ele chega a ser enfático: “as conservações ditas ambientais estão para os valores da cidade no tempo assim como o corpo embalsamado de um santo está para a imagem de sua personalidade histórica”.

Nessa perspectiva de permanência e de transformação, mesmo podendo haver eventual controvérsia quanto à identificação dos elementos urbanos portadores de cada um desses atributos, não haveria divergência quanto à necessária associação entre memória coletiva e base espacial.

Nesse sentido, o estudo elaborado por Pesavento (1999) sobre a construção do imaginário urbano através da visão da literatura demonstra que a base espacial pode ser decodificada – ou, talvez, re-codificada – pela palavra, formando o que seria

o “museu imaginário de cada um” (Pesavento, 1999:14), o qual pode até mesmo predominar em relação à cidade concreta. Não obstante, para Pesavento (ibidem-16), o espaço (urbano, no caso) é sempre o suporte da memória social. Na expressão de Halbwachs (apud Rossi,1995: 213seg), as sociedades se reconhecem na memória coletiva, a qual só pode ser construída em uma base espacial.

Assim posto, a memória coletiva – *expressando e sendo* a relação entre lugar, sociedade e história – tem, portanto, caráter dinâmico; ao mesmo tempo, sendo um instrumento de auto-reconhecimento da sociedade, atua necessariamente sobre uma base espacial. A questão que se coloca é como inserir modificações ambientais e culturais na cidade sem promover a ruptura em relação à memória coletiva? Como inserir modificações ambientais e culturais na cidade em reforço à memória coletiva?

A resposta que podemos oferecer, neste momento, precisará necessariamente revestir-se de caráter provisório, a ser confirmada mais à frente. Por hora, o caminho a trilhar será aquele retido na conceituação de memória coletiva formulada por Rossi, quando considera que ela se encontra na relação entre “a alma do lugar” e o uso, na história. Nesse sentido, as inserções ambientais e culturais, de contigüidade, serão aquelas em sintonia com “a alma do lugar”, trabalhando, assim, em reforço à memória coletiva. E, ao contrário, as inserções ambientais e culturais, de ruptura, serão aquelas que estiverem em desacordo com o espírito da cidade.

No capítulo terceiro vamos avaliar essa questão.

Significado: importância, valor; relação de estima; reconhecimento.

Etimologia: *significatus*: dar a entender por sinais; fazer compreender; indicar, mostrar. (Houaiss, 2001: 2569)

O significado, no âmbito que nos interessa, tal como a memória, também resulta da relação entre lugar, sociedade e história. Diferentemente, porém, ele não expressa nem é essa relação. Ele a substitui, ou melhor, a representa.

Apoiado na Teoria dos Signos, Pignatari (1968: 30) afirma que o significado é uma função do intérprete, ou que “o significado é o uso”. Sendo mais didático, diz ele: “O significado é uma relação entre o interpretante do emissor e o interpretante do receptor; é uma função dos respectivos repertórios, confrontados na prática efetiva dos signos”¹⁰.

¹⁰ A palavra “intérprete” não se restringe tão somente ao indivíduo usuário do signo, alerta-nos Décio Pignatari. Designa, também, uma “espécie de Supersigno ou Supercódigo”, no qual o interpretante é, antes de tudo, “um processo relacional, pelo qual os signos são absorvidos, utilizados e criados”. (Pignatari, 1968 :30)

Esse sentido de instabilidade – ou de mutabilidade – é corroborado por Eco. Ele admite que a relação símbolo-significado pode mudar: “o símbolo permanece constante e o significado torna-se mais rico ou mais pobre” (Eco, 1971: 23). O exemplo dos templos góticos é evocado por Eco para evidenciar a impossibilidade de conexão estável, permanente, entre forma e significado. Estudando a variação temporal de interpretação entre os elementos constituintes de uma catedral gótica, tais como as ogivas e os vitrais, ele demonstra (1971: 207) que os mesmos significantes conotam coisas diferentes para o cristão do século XII e para o homem do século XIX. Em sentido contrário, avaliando a idéia de verticalidade das igrejas neogóticas de Nova York, verifica que elas ainda podem exprimir o sentido de elevação aos céus, apesar de apertadas pelos arranha-céus, muito mais altos, que as circundam. Essas duas situações lhes permitem concluir que não existem “misteriosos valores ‘expressivos’ conexos à natureza mesma das formas, pois que a expressividade nasce de uma dialética entre formas significantes e códigos de interpretação” (1971: 207). Mais adiante, é ainda mais claro:

A história, com sua voraz vitalidade, esvazia e enche as formas, priva-as e enriquece-as de significados. (...) Mas sempre remanesce certa perplexidade e tristeza diante de formas imensas que perderam para nós a potência significativa (1971: 216).

Outra caracterização necessária para o entendimento da natureza do significado, no interesse da contigüidade refere-se à possibilidade, ou não, dele poder ser imposto a determinado contexto urbano. Eco reconhece a impossibilidade de um significado ser imposto. E utiliza como caso para análise o projeto de Brasília.

Para Eco (1968: 244 seg), por ter sido Brasília concebida sem maiores restrições programáticas ou funcionais, foi pensada como capaz de instituir novo sistema de vida, comunicando ideais democráticos e vinculados à idéia de um país jovem e desenvolvimentista: uma cidade de iguais, a cidade do futuro.

Não obstante, o sistema morfológico criado, ao invés de denotar igualdade, é hoje mais facilmente associável à segregação. No caso das super-quadradas destinadas à habitação, elas não passaram a abrigar indistintamente ministros e funcionários subalternos. Mas, a organização espacial, os recursos viários sem cruzamento, a ausência de caminhos peatonais, entre outros elementos arquitetônicos destinados originalmente a exaltar a harmonia e a igualdade, tornaram-se um fato comunicativo de outra natureza.

Mais do que em qualquer outra cidade, o status de um indivíduo é comunicado pelo local onde ele se encontra e do qual dificilmente pode deslocar-se. (...) Brasília transformou-se, de cidade socialista que devia ser, na própria imagem da diferença social (1968: 246).

Para o pensador italiano, uma das principais razões desse resultado semiológico reside no fato da base histórica que fundamentou o código ter sido mais “passageira” do que as “formas significantes introduzidas pelo código”. E explica:

No momento mesmo em que busca, fora da arquitetura, o código da arquitetura, cumpre também ao arquiteto saber configurar suas formas significantes de modo que possam enfrentar outros códigos de leitura (1968: 246).

Embora o exercício didático de Eco evidencie cabalmente o que pretende demonstrar, gostaria de acrescentar – sem prejuízo para a utilidade do exemplo para a finalidade deste tópico, mas em apoio a essa análise – que talvez o que teria ocorrido com Brasília não tenha sido uma mudança no contexto histórico-social entre o projeto e o uso. A evidência nos diz, mais propriamente, que a concepção da forma e o seu discurso, por mais bem elaborado que sejam, não se superpõem ao fato histórico – ao uso. Nesse caso, o significado não se consubstanciou naquele *projetado*, mas naquele que as condições sócio-políticas vieram a compor através da relação entre a forma e o uso, na história.

Kevin Lynch (1997: 9) compartilha a opinião sobre a impossibilidade do significado ser pré-definido. Considera que o significado, dos três componentes da imagem ambiental – os outros dois são a identidade e a estrutura – é o único nessa condição. A identidade é a capacidade do objeto se diferenciar dos demais objetos. É uma relação de natureza formal. A estrutura, por sua vez, refere-se à posição do objeto no conjunto de objetos: é uma relação espacial. Já no caso do significado, Lynch alerta para a sua complexidade e dificuldade de ser avaliado no contexto urbano: “As imagens grupais de significado tendem a ser menos consistentes do que as percepções de identidade e posição” (1997: 9). Por isso, segundo ele, os arquitetos devem atuar de modo a permitir que o significado se desenvolva sem a sua orientação direta. Nesse entendimento, o significado estrutura-se na história.

Logo, se o desenvolvimento do significado dá-se historicamente no tempo, é passível de ser construído coletivamente. Ou seja, não decorre necessária e unicamente da interpretação individual. Como indicado por Pignatari (1968: 30), o

interpretante do significado é, sobretudo, um processo relacional, constituindo um Supercódigo que, ao cabo, passa a ser compartilhado coletivamente.

Em muitas disciplinas, diversos autores estudaram o tema da construção do significado, especificamente do espaço construído ou da imagem ambiental, como Pesavento (1999) o fez relativamente à literatura. A autora demonstra como a literatura é um instrumento formulador do supercódigo referido por Pignatari. E como, a partir das imagens literariamente construídas, determinado significado pode se fortalecer ou se enfraquecer coletivamente. Muniz Sodré (1988) estuda a possibilidade do espaço ser apropriado como fator constitutivo da memória coletiva, tendo como instrumento da análise o terreiro dos cultos afro-brasileiros; no caso, o significado não depende de um determinado território, que pode mudar, mas de um espaço no qual a relação entre elementos simbólicos e comunidade se mantém, apesar do eventual câmbio de lugares. Já Mollica (2005) avalia a contribuição da pintura ao longo dos últimos séculos para a formação do imaginário do brasileiro sobre o seu próprio país, e especialmente sobre o Rio de Janeiro, na construção coletiva do significado, bem como a contribuição do que chama por “novas iconografias”, basicamente centradas na mídia moderna, no que poderia ser uma re-codificação, em especial da Cidade Maravilhosa.

Assim, como vimos, o significado constitui-se como uma substituição ou uma representação da relação entre lugar, sociedade e história, a partir de determinado interpretante, mediado por um supercódigo coletivamente construído. Desse modo, as inserções ambientais e culturais, modificando a relação-matriz, têm influência sobre a permanência ou a mobilidade do significado. Elas podem atuar em reforço do significado ou em direção ao seu enfraquecimento. Ou seja, respectivamente, no sentido da contigüidade ou da ruptura.

Tal como faremos com a *memória*, retomaremos no próximo capítulo o tema do *significado*.

2.2.2 Dimensões Políticas

Sendo a contigüidade, no nosso caso, uma noção sobretudo de natureza espacial ¹¹, ela também é, decorrente e intrinsecamente, uma noção histórica. É nesse sentido que as dimensões políticas de sua constituição precisam ser explicitadas.

Na dimensão política, ela se apóia em dois conceitos: (i) a *urbanicidade*, ou a qualidade a que devem corresponder os espaços urbanos no reconhecimento da diversidade e no objetivo da interação social; e (ii) a *construção compartilhada*, ou a necessidade da cidade ser promovida coletivamente e corresponder a um artefato coletivo, de todos.

2.2.2.1 Interação e diversidade. A urbanicidade.

Entendo por “urbanicidade” a qualidade a que devem corresponder os espaços urbanos no objetivo da interação social. Em seu monumental estudo sobre a história e a cultura da cidade, Lewis Mumford (1961), ao avaliar a cidade medieval, identifica a lenta transformação da convivência comum de grupos e de famílias extensas à crescente necessidade de privacidade, percurso que levou séculos. Nessa transformação, o desenvolvimento do sentido do isolamento – que ele chama de “retirada voluntária da vida comum e renúncia aos interesses comuns” (Mumford, 1982: 311) – teria sido o responsável pela radical modificação na forma da cidade.

De fato, o “isolamento”, levando à especialização, à separação geral das funções, à diversificação das classes, geraria a necessidade decorrente, justamente a da troca das experiências, a da interação.¹² É um movimento coincidente com o rompimento do isolamento da cidade em relação ao território e ao concerto das outras cidades. Mumford é reiterativo quanto ao papel da cidade como lugar da diferença e em centenas de páginas faz a crítica da cidade contemporânea.

Dela destaco três temas que ele avalia negativamente: a valorização dos subúrbios do tipo norte-americano; a hipervalorização imobiliária; e a despreocupação

¹¹ Espaço urbano, ou arquitetônico, no sentido em que o tratamos neste trabalho, é o conjunto das formas edificadas em relação de uso, a partir do que se estabelecem os vínculos de memória e significado, que o qualificam.

¹² Em uma das descrições que faz das modificações de hábitos na cidade medieval, Mumford (1982: 320) informa sobre o advento do “banho privado”. Antes, existiam apenas banhos públicos, encontrados em todos os bairros das cidades ao norte dos Alpes: “mocinhas de dez a dezoito anos de idade corriam desavergonhadamente nuas pelas ruas dirigindo-se aos estabelecimentos de banho; o banhar-se era uma dimensão de família”. Esta informação

com a qualidade dos espaços urbanos. Ao final, não deixa de ser otimista, ao prever uma missão de futuro para as cidades: “colocar o homem à vontade em face de seu ego mais profundo e de seu mundo mais amplo” (1982: 618). Segundo ele,

A tarefa [das cidades] é unir os fragmentos dispersos da personalidade humana, transformando homens artificialmente mutilados – burocratas, especialistas, ‘peritos’, agentes despersonalizados – em seres humanos completos, reparando os danos que foram causados pela divisão vocacional, pela segregação social, pelo cultivo exagerado de uma função predileta, pelos tribalismos e nacionalismos, pela ausência de associações orgânicas e finalidades ideais (1982: 618)

Enfim, como um bom moderno, Mumford também confere poderes inesgotáveis à cidade...

Sendo o lugar da interação social, a cidade é o lugar da política, ou seja, do cotejo entre os interesses: é o lugar da diversidade. Mas como a contigüidade se coloca em face da diversidade?

Na inserção de uma nova estrutura urbana, a contigüidade pressupõe o enfrentamento desse conflito com o reconhecimento das diferenças, não apenas entre os atores sociais, mas também entre eles e as relações que estabelecem com os ambientes urbanos. A contigüidade, assim, não pretende a repetição do que está, mas a sua reinterpretação segundo as condições presentes, na medida em que, sendo a cidade um ser histórico, ela, com os seus espaços, varia no tempo. Mesmo que a forma histórica esteja eventualmente congelada, o uso, as pessoas e os sentimentos que estabelecem são cambiantes. Logo, a cidade é sempre outra.¹³

A noção de espaço como uma associação entre a forma e o uso – que procurarei ampliar, incluindo as noções de significado e memória – permite que não incorramos no erro de tratá-lo apenas do ponto de vista da morfologia. Se assim o fizéssemos, estaríamos desprezando justamente aquilo que qualifica o território, ou seja, a relação estabelecida entre tecido urbano e sociedade.

No nosso caso, território e espaço se superpõem, sendo o primeiro a base topológica sobre a qual se constrói o segundo. Isto é, para nós, o território é da ordem da natureza, enquanto o espaço é da ordem da cultura.

reforça a compreensão de que a questão da alteridade ainda não estava posta para a sociedade medieval. Portanto, a necessidade da troca, da interação, não se colocava.

¹³ Querendo dar a ênfase necessária a essa compreensão, Rossi (1995: 209) afirma que “uma cidade muda completamente ao cabo de cinquenta anos”, mesmo que para quem nela viva possa parecer imutável. Para Le Goff (1998: 139), os demógrafos teriam ficado bastante espantados com a constatação de que a população urbana medieval renovava-se quase que inteiramente em duas gerações. Os cidadãos medievais também não eram tão apegados à aparência de suas cidades, pois elas mudavam todo o tempo: as cidades eram lugares de renovação.

É no embaralhamento desse conceito, quando a forma é tratada como absoluta, que, em geral, o urbanismo dos modernos percebeu a cidade. O espaço nesta compreensão pode ser eterno —e, portanto, o mesmo, sempre. Com ou sem atores, vazio ou cheio, permaneceria imutável. Mas o espaço, como realidade imutável, pressuporia o mundo social como uma constante. De certo ponto de vista, era esse o entendimento moderno.

A pretensão fulcral do discurso moderno era a promoção de uma nova sociedade, para o que a arquitetura seria um instrumento poderoso. Todavia, não qualquer nova sociedade, mas uma em que a igualdade fosse um dos seus pilares. O homem-tipo é a célula dessa nova sociedade de iguais. Assim, não só não faria sentido a construção do espaço no qual o encontro das diferenças fosse privilegiado, como também a expressão urbanística precisaria contemplar os valores do homogêneo.

Essa noção de valores homogêneos se apresenta recorrente e consistentemente nas propostas ao longo do período considerado. São os casos da *cidade-tipo* e do *homem-tipo*.

Para Ebenezer Howard, seu modelo de cidade-jardim poderia ser replicado *ad infinitum*, desde que feitos os ajustes necessários na implantação do seu diagrama. O crescimento se daria por multiplicação de células urbanas idênticas, que permaneceriam como propriedade coletiva, interconectadas por sistema de transporte rápido. Evidentemente, esse modelo não admitia diferenças internas ao sistema e tampouco poderia admitir a competição com outras cidades. O esquema de Howard, não promove o protagonismo dos espaços urbanos, mas, ao contrário, privilegia o edifício e o vazio paisagístico, articulados de modo a transmitir a sensação de uma vida no campo. Por isso, talvez, Howard tivesse a necessidade de prever um futuro muito restrito para as grandes cidades existentes:

não tome o leitor como coisa certa que as grandes cidades atuais são muito mais permanentes que o sistema de diligência, o qual foi objeto de viva admiração até ser suplantado pela estrada de ferro (Howard *apud* Choay, 2003: 228)

A conceituação de um homem-tipo é a base da Carta de Atenas e é também a base sobre a qual Walter Gropius concebe o “tipo ideal de localização humana”. Se o homem é universal, a cidade também o será. “Um espaço planetário homogêneo, cujas determinações topográficas são negadas”, como diz Choay (2003: 21). A

concretização dessa universalização desejada para o espaço é consentânea com uma forma edilícia e urbanística também universal.

De algumas décadas para cá, uma nova doutrina vem sendo construída no urbanismo contemporâneo. Ela leva em consideração três aspectos: a crescente conscientização sobre as vantagens da preservação e da defesa do patrimônio, natural ou cultural; o fortalecimento político da cidadania e o reconhecimento das grandes dificuldades que resultam do alheamento dos cidadãos em relação à sua cidade; e o fortalecimento do desejo coletivo de que a cidade seja socialmente integrada, “a cidade para todos”, inclusive como perspectiva para reduzir as desigualdades, uma das matrizes da insegurança das cidades contemporâneas.

Estes dois últimos vêm a estruturar o que designei como *construção compartilhada*.

2.2.2.2. Participação. A construção compartilhada.

Chamo de construção compartilhada a condição de participação cidadã no desenvolvimento urbano, entendendo que a cidade contemporânea, sendo expressão coletiva¹⁴, a sua produção deva ser responsabilidade de todos, tanto dos governos como da sociedade.

A participação assume, pelo menos, um duplo desdobramento: na definição política dos rumos urbanos e na sustentação econômica da implantação do desenvolvimento da cidade.

O exercício político da cidadania tem ocupado crescente relevância, não apenas quanto aos aspectos institucionais da sociedade, mas, sobretudo em relação às questões locais. Este último sentido, aliás, tem sido considerado como um dos pilares da construção democrática mais geral, constituindo uma prática já bastante consolidada em países desenvolvidos.

No caso brasileiro, à parte os movimentos de interesse político mais estrito, onde se situam os corporativos e os sociais, aqueles voltados para o debate sobre as questões urbanas tiveram sua generalização nos anos 1970, e foram percebidos, muitas vezes, como oportunidade de organização popular no interesse da luta contra a

¹⁴ No entendimento de Castells (1999, v. 1: 435), o “espaço não é reflexo da sociedade, é sua expressão. Em outras palavras: o espaço não é uma fotocópia da sociedade, é a sociedade.”

ditadura então vigente. Talvez por isso, quando houve a democratização do país, muitos deles tenham perdido força.

Entretanto, associações de moradores, associações de favelas, associações de loteamentos irregulares, entre outros movimentos, têm se multiplicado pelo Brasil urbano e se consolidam como instrumento de políticas locais. Um exemplo, nesse sentido, de organização popular é a experiência, que já dura mais de 20 anos, do Núcleo de Regularização de Loteamentos, da cidade do Rio de Janeiro, relativa à mobilização comunitária em prol da urbanização desses assentamentos populares.¹⁵

Entre as variadas formas de acompanhamento e de compartilhamento das decisões políticas locais criadas nesse período, destaca-se a participação na definição do orçamento municipal, cujos primórdios podem ser localizados ainda na década de 1970, na experiência pioneira da cidade de Lages, em Santa Catarina, ao tempo da administração do arquiteto Dirceu Carneiro (Alves, 1980). Posteriormente, veio a ser adotada em Porto Alegre, no Rio Grande do Sul. Na capital gaúcha, a experiência consolidou-se a partir de 1989, e ao longo de 16 anos (quatro mandatos), sob a designação de Orçamento Participativo – OP.¹⁶ Pelo êxito alcançado nessa cidade, a experiência se ampliou para outras cidades governadas pelo Partido dos Trabalhadores.

No âmbito da formalização institucional da participação insere-se a obrigatoriedade, estipulada pela Constituição Federal, das cidades elaborarem seus Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano. Mesmo que possam ter sido produzidos, em muitos casos, no interesse estrito dos municípios se qualificarem para a captação de recursos públicos, sem um efetivo compartilhamento de decisões com a sociedade, nem por isso os Planos Diretores devem ser diminuídos politicamente.

¹⁵ A sistematização das centenas de reuniões mensais, realizadas nesse período, é objeto de publicação específica das atas desses encontros, o que permite avaliar o esforço despendido por esse movimento social (Ferraz e Ferraz, 2000).

¹⁶ O debate que se estabeleceu em torno do OP é de muito interesse. Argumenta-se que ele seria, sobretudo, um instrumento de participação social, o que levaria a uma melhor distribuição dos recursos públicos, na medida em que transferiria o poder dos mediadores políticos para as reuniões comunitárias. Contestam-no, porque a ele caberia decidir sobre parcelas muito pequenas do total do orçamento e porque ele se sobrepõe às instituições de representação política. Contudo, incontestavelmente, o OP é um instrumento de fortalecimento da cidadania. Ele é consentâneo com o tempo de enriquecimento dos sistemas democráticos de gestão, os quais não se podem limitar aos formatos políticos convencionais. O OP problematiza esses formatos convencionais e reconhece a complexidade da democracia contemporânea, colocada diante da crise de representação e de participação gerada no interior dos sistemas políticos das sociedades mais desenvolvidas.

Parece, contudo, que os limites municipais seriam aqueles mais adequados ao modelo do OP, porquanto seriam enormes as dificuldades de implementação se levados para os níveis estaduais ou nacional. Essa constatação se fortalece, na medida em que o OP não demonstrou a mesma viabilidade nos governos estaduais ou no governo federal dirigidos pelo PT, partido político que levou o OP ao nível de êxito em que se encontra.

O segundo desdobramento da participação se constitui no compartilhamento dos ônus necessários à construção da cidade desejada, isto é, na *sustentação econômica* de sua implantação.

Sendo a cidade expressão de todos os cidadãos, o pressuposto é que o desenvolvimento urbano decorre da contribuição coletiva, distribuídos os custos segundo as possibilidades de cada um. O acordo social subjacente a esse pressuposto determinaria que os bônus da vida urbana seriam suportados pelos ônus democraticamente disseminados. O usufruto dos bens e serviços públicos (bônus) teria como contrapartida a adequação às necessidades coletivas do convívio (ônus). Nesse entendimento político, a concepção da cidade desejada deverá co-responder pela incorporação de todos os cidadãos ao acordo social. Ou seja, as regras da cidade precisarão estar consentâneas com as disponibilidades coletivas capazes de suportarem a concepção desejada.

Destaco esse aspecto porque, parece-me, muitas vezes há uma exagerada expectativa sobre o desempenho urbano, sem que, concomitantemente, estejamos dispostos a oferecer os meios necessários para tanto. As regras urbanísticas, por exemplo, podem exigir padrões edilícios acima da realidade econômica das famílias, sem que a coletividade disponibilize os recursos complementares indispensáveis para que se possam alcançar aqueles patamares legais. Em caso como esse, resulta, em geral, o alargamento das irregularidades urbanas, cujo limite é a própria anomia.

Nesse particular, a cidade do Rio de Janeiro é exemplar. Sem uma oferta de moradia legalizada compatível com a demanda, pela razão inicial básica de ausência de recursos disponíveis para o financiamento habitacional, a produção imobiliária carioca tem se caracterizado por um alto índice de irregularidade urbanístico-administrativa (v. Figuras 9 e 10, em anexo).

É de se destacar, no âmbito nacional, que as mesmas leis que estatuem a obrigatoriedade da aplicação de instrumentos políticos¹⁷, como os Planos Diretores, parecem conferir um papel exagerado a esses elementos, na medida em que o arcabouço institucional brasileiro também continua vazio no que se refere ao financiamento de políticas públicas voltadas para a cidade. Assim, os Planos Diretores passam a se revestir de um sentido mais jurídico do que propriamente urbanístico e, de certo modo, contraditoriamente, ajudam a diminuir o interesse popular e comunitário pela participação democrática.

¹⁷ Entre elas, está em vigor desde 2001 a lei federal nº10.257, chamada de Estatuto da Cidade, que regulamenta o capítulo constitucional relativo à política urbana.

Embora possa parecer óbvia a necessidade de compartilhamento coletivo no financiamento da cidade, é indiscutível a constatação de que nossa legislação urbanística maior, de âmbito federal, excluiu em grande medida os poderes públicos das responsabilidades de produção das infra-estruturas urbanas na expansão das cidades, transferindo-as às famílias mais pobres.¹⁸

É também inegável que houve avanços políticos importantes nas últimas décadas, em direção à consolidação do direito à cidade, o qual compreende a possibilidade de o homem viver no território urbano em consonância com as exigências da vida contemporânea. Isso, é claro, implica em incluir, no rol de instrumentos voltados à consecução desse direito, a democratização da disponibilidade de um lugar seguro para morar, com infra-estrutura, serviços, transporte adequado e equipamentos de educação, saúde, trabalho e lazer. Contudo, em que pese os ganhos políticos alcançados, esse ainda é um direito que, embora formalizado constitucionalmente, não se encontra plenamente conquistado na prática da vida urbana. Enfim, é um direito individual que precisa ser suportado coletivamente, pois somente com a contribuição da sociedade é possível dotar a cidade dos recursos necessários à sua democratização.

De mesmo modo, no caso da moradia, a ausência de políticas públicas de crédito para a produção habitacional – situação geralmente tratada como dependente de fatores macro-econômicos, distanciados do fenômeno urbano – resultou na grande expansão do parque habitacional brasileiro sustentado basicamente pela poupança prévia das famílias, sem apoio coletivo¹⁹ (V. Figuras 7 e 8, em Anexo). Como veremos com mais vagar no próximo capítulo, tanto uma quanto outra dessas *não* políticas – seja a urbanística, seja a habitacional – choca-se com a responsabilidade assumida pelo Estado brasileiro, ainda nos anos 1940, no sentido de se responsabilizar pela produção da moradia popular (Bonduki, 1998) e com a compreensão da cidade como uma instância de construção pública, tal como, no século XIX, acontecera pioneiramente na experiência parisiense sob Haussmann (Pinon, 2002).

No entendimento da dimensão política da contigüidade, a participação na formulação e na decisão sobre os destinos urbanos é um corolário do conceito da

¹⁸ Refiro-me especificamente à lei federal 6766/79, que regula o parcelamento do solo urbano e impõe parâmetros relativos à infra-estrutura em loteamentos.

¹⁹ Na cidade capitalista, a universalização do acesso à moradia, dotada dos requisitos exigidos por nossa contemporaneidade, torna-se viável com o crédito para as famílias (e subsídio para uma parcela delas). Contudo, a disponibilidade de crédito para a habitação, no caso brasileiro, ainda é tratada quase que estritamente no âmbito das equações financeiras, entendida, às vezes, como um favor a quem não tem recursos, e não como condição para a construção da cidade democrática e sustentável.

cidade como uma construção compartilhada. A participação é uma atividade política que perpassa diferentes níveis decisórios. Entre eles, incluem-se aqueles relacionados ao destino dos investimentos públicos, mas, igualmente, a permanente atualização do ambiente construído, tanto do espaço público quanto dos volumes e usos relativos à propriedade privada. Nesse sentido, a composição do ambiente coletivo não pode ser simplesmente caudatária dos interesses individuais.

Enfim, a noção de *cidade compartilhada* reconhece que a produção da cidade é própria do coletivo – portanto, dos governos e da sociedade – e se constitui em uma condição para a construção da cidade democrática e sustentável.

Concluindo:

Neste capítulo, procuramos compor um quadro conceitual que permitisse situar a noção de contigüidade nos seus aspectos constitutivos.

A partir das acepções que o termo apresenta em algumas disciplinas, tratamos de configurar os seus limites para o âmbito de nosso estudo. Fizemos um cotejo, especialmente, entre contigüidade e os conceitos que lhe são mais correlacionáveis: a continuidade e a ruptura.

Foram igualmente abordadas as dimensões espaciais e as dimensões políticas da contigüidade. No estudo das *dimensões espaciais*, tratamos preliminarmente o tema da forma urbana relativamente à cidade existente. Destacamos o fato dessa relação ter passado a ser objeto de estudo muito recentemente, visto que, enquanto a doutrina urbanística moderna foi hegemônica, o pensamento arquitetônico tratou sobretudo, da cidade a construir, da cidade do futuro, sobrando pouco espaço para o estudo da forma da cidade existente, que se pensava inexoravelmente condenada.

Em seguida, adentrando propriamente o âmbito das dimensões espaciais da contigüidade, foram abordadas as inserções de *natureza morfológica*, que incluem as relativas à *ocupação do solo*, como os movimentos de *concentração* e de *expansão*, bem como aquelas relativas aos *volumes construídos*, que focalizam as *escalas*, tanto edíficas quanto urbanísticas. Num terceiro momento, ainda relativamente às dimensões espaciais, foram explicitados os conceitos das inserções de *natureza funcional*, nos quais se incluem aquelas relacionadas aos serviços urbanos. Finalmente, foram configuradas as inserções de *natureza semiológica*, aquelas referidas às relações entre o lugar e a sociedade, construídas na história, destacando-se, especialmente, a *memória coletiva* e o *significado*.

Foram também compostas as *dimensões políticas* da contigüidade, de modo a completar o quadro conceitual proposto para este capítulo. Como dimensões políticas,

foram configuradas a *interação social* (urbanicidade), considerada qualidade-matriz da cidade, e a *participação* (construção compartilhada), condição indissociável da construção da cidade democrática contemporânea.

Desse modo, como um instrumento para o urbanismo, a contigüidade apresenta-se como uma noção complexa, em que os seus elementos constitutivos, de dimensão espacial, se articulam *transversalmente* àqueles constituintes da dimensão política.

Desenhado, neste segundo capítulo, o quadro conceitual que explicita o *que se entende por contigüidade*, no próximo capítulo procurarei relacionar esses conceitos à prática urbanística, através da análise de situações urbanas específicas. Assim, no terceiro capítulo, serão tratadas as *expressões da contigüidade*.

Capítulo 3
Como se expressa a Contigüidade



Capítulo 3

Como se expressa a Contigüidade

O interesse deste capítulo é cotejar os conceitos constituintes da noção da Contigüidade, formulados no capítulo anterior, com a prática urbanística. O objetivo é conferir as possibilidades e limites da contigüidade à luz de experiências amplamente reconhecíveis.

Cada um dos elementos constitutivos da dimensão espacial da contigüidade será chamado a apoiar uma avaliação específica, tendo como foco de estudo aspectos urbanísticos das cidades escolhidas. As dimensões políticas da contigüidade – tanto a urbanicidade, quanto a construção compartilhada – serão articuladas transversalmente nos casos em exame. Por isso, não serão objeto de tópicos específicos.

Para que fique mais evidente o vínculo entre o arcabouço conceitual e a expressão urbanística da contigüidade, será adotado o mesmo roteiro seguido no capítulo anterior. Começaremos pelo estudo dos aspectos *morfológicos*: a concentração, a expansão e a escala; depois, trataremos dos aspectos *semiológicos*: a memória e o significado; finalmente, faremos um apanhado conclusivo das avaliações alcançadas ao longo do capítulo.

a) *concentração*

Sabemos que o movimento de concentração pode se distribuir por todo o tecido urbano, ou privilegiadamente em alguns bairros, fortalecendo, neste caso, centralidades existentes ou servindo à construção de novas centralidades. O vínculo entre concentração e centralidade será avaliado com as experiências de “anulação de centralidade” [Barcelona-Cerdà], de “fortalecimento de centralidade” [Paris-Haussmann] e de “desconstrução de centralidade” [Rio de Janeiro/Barra da Tijuca-Lúcio Costa].

A contigüidade também se expressa na concentração intra-bairro. Essa expressão será avaliada pelo estudo de casos exemplares no Rio de Janeiro: o bairro de São Cristóvão, no que se refere à substituição de edificações; e o aproveitamento de vazios urbanos, no caso das áreas do Senado, Castelo e Santo Antônio, no centro da cidade.

b) *expansão*

O movimento de expansão, no interesse da contigüidade, se expressa na articulação entre sistemas viários vizinhos e na relação entre os volumes construídos. Será estudado o Complexo do Sapê-Madureira, no Rio de Janeiro. No que se refere à expansão sem referências às pré-existências ambientais, serão estudados casos de

indução de novos vazios urbanos [Macaé, Goiânia] e casos de dispersão celular suburbana [Barra da Tijuca e Zona Oeste, ambas no Rio de Janeiro].

c) *escala*

Ela será tratada em duas partes: a relação de volumes edificados com o território e a relação de volumes entre si. A escala territorial será avaliada através do estudo dos casos de ocupação da ilha do Fundão e da Barra da Tijuca; no caso da escala edilícia, serão avaliados exemplos dispersos.

d) *adensamento*

A relação entre os movimentos de concentração e de expansão, associada à escala, conduz à uma noção dinâmica de aproveitamento do solo, a qual designei por *densidades em combinação*. Essa dinâmica será analisada tendo o Rio de Janeiro como foco, através de estudo de ocupação do solo em um largo período do crescimento urbano da cidade (1870 e 1996).

Ainda no âmbito da dimensão espacial da contigüidade, depois de analisados os aspectos morfológicos, serão estudados os *aspectos semiológicos*: o significado e a memória.

a) *significado*

O estudo será realizado a partir de experiências vivenciais específicas, fazendo-se um contraponto entre referenciais ambientais de larga intimidade dos agentes escolhidos e referenciais ambientais a eles alheios.

b) *memória*

O cotejo entre conceito e prática urbanística será produzido a partir da análise do desenvolvimento urbano da cidade do Rio de Janeiro, verificando-se as condições em que as novas inserções se manifestaram no sentido do fortalecimento ou do enfraquecimento da memória coletiva e de seu vínculo com a 'alma da cidade'.

Como visto, no conjunto de estudos, grande parte dos elementos de análise está localizada na cidade do Rio de Janeiro. Isso se deve apenas à facilidade no recolhimento de informações, sem pretensão de se vincular a contigüidade a um determinado contexto urbano. Ao contrário, o interesse central será o de permitir ampliar o uso desse possível instrumento do urbanismo a outras configurações de cidade.

3.1 Forma

A noção de contigüidade está relacionada à transformação da cidade, à dinâmica empreendida ao longo de seu processo histórico e no reconhecimento de suas pré-existências ambientais. Assim, como vimos no capítulo precedente, essa transformação morfológica se constitui urbanisticamente em três modos: a *concentração* (i), a *expansão* (ii) e, ainda, pela maneira como as partes se ajustam ao todo (Lynch, 1997), ou seja, a *escala* (iii).

Concentração e expansão tratam de como é feita a transformação na ocupação do solo urbano. Já a escala trata da relação entre as partes, tanto no que se refere à ocupação do solo, quanto no que se refere aos volumes construídos. A escala, portanto, é uma categoria urbanística de dupla condição.

Para uma melhor avaliação, trataremos cada modo autonomamente. Contudo, não podemos perder de vista que a *ocupação do solo* se dá através dos *volumes construídos* e, por conseguinte, ocupação e volume, atuam simbioticamente. Ambos têm como elemento o uso ou a função urbana.

Convém destacar que a inserção de novas estruturas ambientais na cidade são percebidas embaralhadamente, ora parecendo que determinam mudanças muito rápidas, ora muito lentas.

As mudanças ambientais não são perfeitamente distribuídas no território, nem tampouco são percebidas com a mesma intensidade. Quando são concentradas em algumas regiões – intensificando o aproveitamento do solo e/ou aumentando a altura das edificações –, são percebidas como muito rápidas. Mas ocorre um outro tipo de percepção, justamente naquelas regiões onde as inserções de novas estruturas ambientais são de pequena monta. Nestas, embora morfológicamente não tenham lugar alterações significativas, a percepção também muda, porque ela é construída a partir da perda de vitalidade relativa.

Temos, então, um grupo (i) no qual a percepção de mudança dá-se pela efetiva produção de novos elementos urbanos, e um outro grupo (ii), no qual a estabilidade do ambiente construído é percebida também como mudança. No grupo (i), a mudança está associada com progresso/desenvolvimento e tende a ser percebida positivamente; no grupo (ii), é associada à estagnação/decadência e tende a ser percebida negativamente.

Feita essa ressalva, avaliemos cada modo em particular.

3.1.1 Concentração

Como vimos, o movimento de concentração pode se dar (i) distribuído por todo o tecido urbano ou (ii) privilegiadamente em alguns bairros. Neste caso, poderá (ii-a) estar conduzindo ao fortalecimento das centralidades existentes ou (ii-b) servir à construção de novas centralidades.

3.1.1.1 Concentração inter-regiões.

A dinâmica da concentração no conjunto do tecido urbano se constitui em uma das manifestações importantes do desenvolvimento da cidade. Ela não é resultante de forças fortuitas ou destituídas de fundamentação. Ao contrário, a dinâmica da concentração pode ser avaliada, sobretudo, como fruto de decisões políticas e doutrinárias estruturantes.

Convém, preliminarmente, situar as condições objetivas que permitem a construção da densidade, da qual a concentração é a expressão morfológica. Elas estão associadas, em geral, a investimentos realizados em infra-estrutura, ao estímulo da legislação edilícia, e, de modo subsidiário, à promoção de agentes catalisadores, como é o caso de implantação de pólos econômicos, entre outros.

Na experiência brasileira das últimas décadas, a quase totalidade dos investimentos em infra-estrutura tem sido promovida poder público. Como os recursos destinados às cidades são escassos, a demanda é maior do que as respostas e sendo os investimentos em infra-estrutura importantes indutores do desenvolvimento urbano, na medida em que não estiverem equanimemente distribuídos, promoverão adensamentos que podem reforçar determinadas centralidades ou levar ao afloramento de novas. Evidentemente, sendo os investimentos fruto, majoritariamente, de fundos públicos, é uma decisão política que responde por determinada escolha em detrimento de outras.

Os agentes econômicos catalisadores, em geral – e os agentes de promoção imobiliária, em particular – atuam associados aos investimentos públicos em infra-estrutura. Os investimentos públicos potencializam as inversões privadas e criam uma mais-valia sempre mais sequiosa por novas áreas a explorar. Em grande parte, esses lucros volumosos são um estímulo à criação de novas áreas avançadas, em um crescente de privilégio-abandono, expandindo demasiadamente a mancha ocupada.

De outra parte, as políticas públicas são concebidas em determinados contextos culturais, daí o significado das doutrinas urbanísticas hegemônicas para a sua definição. No caso brasileiro, a preponderância da doutrina do movimento

moderno – segundo a qual a ruptura com a cidade existente passou a ser a estrutura (e a ética) do urbanismo – fez-se sentir a partir da década de 1940. A indução de novas centralidades urbanas está também firmemente apoiada nesse contexto. O vínculo entre a doutrina e os interesses imobiliários se consolidava na ética da ruptura.

Tendo em vista o papel desempenhado pelos centros históricos de repositório dos significados e da memória coletivos, é compreensível que os interesses voltados para a indução de novas centralidades busquem a ruptura semiológica. Esta talvez seja a mais efetiva arma de desconstrução das centralidades e o movimento correlacionável de adensamento das novas áreas. Desconstrução aqui e adensamento alhures é um binômio utilizado recorrentemente pelo urbanismo moderno em associação política e econômica com os agentes públicos e privados.

Neste tópico, procurarei evidenciar essa situação de inter-relacionamento.

De tantas acepções que Houaiss registra para a palavra *centro*, escolho uma: “ponto comum às retas de um feixe de retas” (2001: 673). Essa noção me parece suficientemente clara para representar a idéia para além da função. O ponto comum é onde estão todas as direções e todos os sentidos, onde cada um não se esgota, mas se encontra.

Se o centro urbano foi, ao longo da civilização, o ponto de convergência dos assentamentos humanos – não necessariamente de ordem geométrica, mas sempre de significado –, o centro histórico da cidade passou a ser percebido como um empecilho para a cidade dos modernos.

Diz Argan que o centro da cidade é o ambiente das pessoas históricas, dos “grandes”, como grifa, para logo a seguir afirmar que, sendo o fator histórico complexo, “o que proporciona coesão à comunidade urbana já não é o interesse comum pela prosperidade econômica, (...) mas o pensamento de uma função histórica comum (1999: 64). A ruptura com a cidade teria que considerar, necessariamente, a desconstrução do lugar no qual ela mais se reconhece.

Entre os pensadores do urbanismo moderno, o centro urbano foi tratado de dois modos principais: a sua anulação, pela dispersão das funções centralizadoras; ou a sua destruição, para a implantação de um novo centro.

O primeiro deles, a anulação da centralidade, foi o tipo formulado por Ildefonso Cerdà em sua *Teoria geral da urbanização*, que aplicou no caso de Barcelona. A idéia que lhe é correlacionada, a da dispersão, mostrou-se crescentemente fortalecida a partir das primeiras décadas do século XX, quando se estruturou o conceito de

“descentralizar as grandes cidades, reduzi-las, em cidades menores e separadas”, como anotou Jacobs (2000: 19).¹

O segundo modo, o da destruição do centro para implantar-se um novo, teve em Le Corbusier um grande propugnador. Na defesa de seu Plano Voisin, Le Corbusier posicionou-se contra a anulação da centralidade, entendendo, contudo, o fortalecimento do centro como *lugar geométrico*, não como *lugar urbano* ou *lugar histórico*, pois propunha sua demolição: “Portanto, penso bem friamente que cumpre chegar à essa idéia de demolir o centro das grandes cidades e de reconstruí-lo” (2000: 77). Sua argumentação não se prende apenas à cidade de Paris, foco de seu projeto, mas a partir dela se generaliza como doutrina:

A economia, a sociologia, a política têm seu centro na grande cidade (...)

A marcha das idéias se opera no estreito espaço do centro das grandes cidades; tais centros são, propriamente falando, as células vitais do mundo.

Pessoas muito fortes proclamam: “Urge transportar para outro lugar o centro, urge construir uma nova cidade, um novo centro, longe, mais além dos subúrbios.” Esta é uma argumentação falaciosa. Um centro é condicionado, só existe pelo que o rodeia; (...) deslocar o eixo de uma roda é deslocar-se toda a roda.

O Centro deve ser modificado sobre si mesmo (2000: 88).

Identificado com o Movimento Moderno, esse procedimento de destruição/reconstrução não é, contudo, exclusividade deste movimento. Apesar dos parâmetros formais edílios vinculados ao academismo, em seu *Plano de remodelação e embelezamento* que fez para o Rio de Janeiro, em 1927, Alfred Agache propõe fazer tabula rasa do centro da cidade ², tal como Le Corbusier propusera anos antes para Paris. A partir daí, se edificaria uma nova cidade *moderna*, como exigiam os novos tempos...

¹ A descentralização em cidades menores, ou a construção modular de cidades pequenas e médias, é um desejo utópico que remonta pelo menos ao Renascimento. Thomas Morus, em sua *Utopia*, concebe cidades modulares, afastadas a distância conveniente como isolamento e como articulação. William Morris também é encantado pela cidade pequena e resolve o problema urbano, em sua obra utópica cujo enredo se passa no século XXI, pela extinção da industrialização e das razões econômicas que fizeram a grande cidade moderna. Howard, por sua vez, é o pai-moderno da cidade-jardim, módulo espacial de tamanho médio, a se reproduzir indefinidamente.

² No caso da proposta de Alfred Agache para o Rio de Janeiro, é de ser notado que ele não se ateu a projetar na área então recém-liberada pelo desmonte do morro do Castelo e que, na ocasião, era uma verdadeiramente *tabula rasa*. Agache também propôs o desmonte do morro de Santo Antônio e o aproveitamento da terra em um avanço da cidade sobre a baía da Guanabara. Aí o arquiteto projetou alguns quarteirões e um acesso monumental, designado por ele como *Porta do Brasil*. Não se conteve em fazer *terra arrasada*, neste caso fez uma verdadeira *água arrasada*... (E,

Mas se o centro tem sua razão fincada na história da cidade, nem por isso mantém estabilidade locacional. No caso do Rio de Janeiro, como demonstra Sisson (1986), o centro da representação política nacional deslocou-se três vezes em pouco mais de cem anos: da atual Praça XV de Novembro (1) (até meados do séc. XIX), para o Campo de Santana (2) (até o início da República) quando se deslocou para a Cinelândia (3).

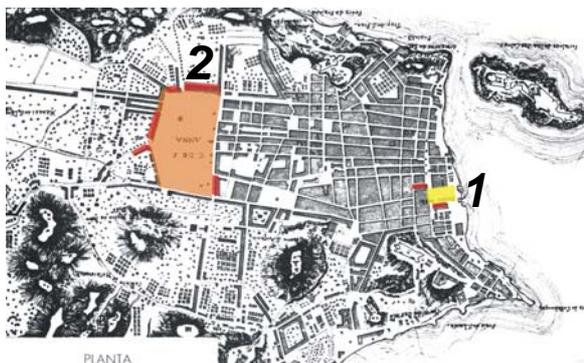


fig.6

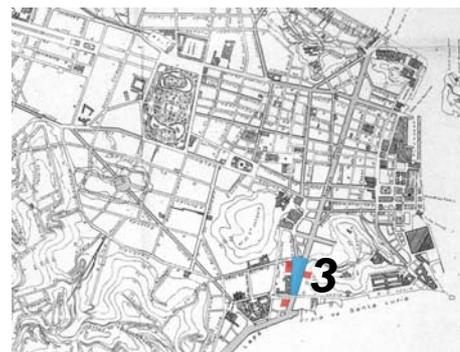


fig.7

São inúmeros os exemplos de deslocamento da centralidade promovido pela dinâmica da produção imobiliária, interessada na valorização de outros sítios promissores. Também a cidade do Rio de Janeiro oferece um vasto campo de estudo nesse particular, com os exemplos da construção de novas centralidades sucessivamente em Copacabana, em Ipanema e na Barra da Tijuca. O crescimento demográfico, exigindo a expansão da cidade, bem como a necessidade de novos equipamentos e serviços, que também atua no mesmo sentido, permitem que se fortaleça no imaginário social a idéia de que o deslocamento é uma questão da natureza das coisas.

Por outras razões que não a construtiva-imobiliária, o tema da desconstrução das centralidades chega ao final do século. Considerando as possibilidades de interconexão que as redes de infra-estrutura e de serviços urbanos estão permitindo, Dupuy (1991) prevê a ampliação da desterritorialização nas relações sociais. Isto é, os fluxos de comunicação, em todas as direções, conduzem à descentralização urbana e à atomização dos espaços, permitindo a anulação do senso das distâncias. O sistema de transporte individual seria a expressão mais aguda dessas possibilidades, na medida em que dá oportunidade a que as pessoas façam individualmente suas opções de destino no espaço e tempo próprios. Citando R. Fishman, Dupuy (1991) afirma que

sem exagerar na lembrança, também o fez na Lagoa Rodrigo de Freitas, ao propor o aterro de quase metade de sua superfície.)

para a grande maioria dos norte-americanos os centros das cidades desapareceram de sua vida cotidiana e de sua experiência.

Há que se identificar nesse pensamento uma vertente significativa entre os estudiosos do urbanismo, para a qual as exigências de funcionamento, quando bem atendidas, levam à melhor qualidade de vida e, deste ponto de vista, justificariam a cidade mesmo que dispersa. Embora possa parecer uma vertente que recolha insumos de grande atualidade – e, de fato, muitas das redes que conectam os *urbanitas* são muito recentes –, o conceito que a estrutura é o mesmo que estruturou o pensamento funcionalista no urbanismo. A cidade como território para as facilidades limita as possibilidades urbanas e o papel que a cidade desempenha na socialização e na cultura. Tanto não é recente, que Frank Lloyd Wright concebe sua proposta urbanística, a *Broadacre City*, formulada no primeiro quartel do século XX, em um princípio que permitiria a conexão de cada domicílio (que é a célula dessa cidade) a qualquer ponto do mundo (sim, do mundo!, não apenas de sua base), através de redes de comunicação telefônicas e televisivas, dentre outras, com as quais supostamente se produziriam as interações sociais necessárias. É o modelo da cidade planetária formada por indivíduos disponíveis à conexão absoluta. O tema é recorrente em todo o século.

Vamos examinar três situações de concentração em sua relação com a centralidade: Barcelona, Paris e Rio de Janeiro.

No caso de Barcelona, segundo o projeto de Ildefonso Cerdà, a densidade uniformemente distribuída por todo o tecido urbano levaria a uma desconstrução da centralidade então existente (localizada no hoje designado ‘Bairro Gótico’) sem a produção de uma nova. No caso de Paris, segundo o trabalho do barão Haussmann, os investimentos no retraçado urbano serviam ao fortalecimento do centro em detrimento da expansão que se dirigia à zona oeste. No Rio de Janeiro – já tendo sido feita a desconstrução da centralidade política, com a transferência da capital federal para Brasília –, o Plano Piloto de Lúcio Costa para a Baixada de Jacarepaguá, de 1969, definiu a construção de uma nova centralidade metropolitana, localizada na Barra da Tijuca.

A anulação das centralidades. O território da igualdade: Cerdà

Por quase dois mil anos, Barcelona esteve restrita ao que é hoje o *Bairro Gótico*, ou *casco viejo*. Em meados do século XIX, as autoridades locais promoveram a expansão da cidade – o *Ensanche* – para uma vasta área até então desocupada, vindo a constituir-se na cidade moderna que conhecemos.

O desenho adotado para a expansão de Barcelona correspondeu à idealização que Ildefonso Cerdà fazia sobre uma cidade igualitária, racional e saudável. Segundo a sua tese, exposta na *Teoria geral da urbanização*, não deveria caber nenhum privilégio, nenhuma centralidade, senão a distribuição uniforme dos equipamentos e serviços segundo as relações de proximidade definidas pela função. Tendo o quarteirão como módulo espacial, a proposta de Barcelona previa um tipo urbano universal, caracterizado pela regularidade de traçado e baixa densidade construtiva.

A definição da quadrícula decorreu de um rigoroso estudo dos precedentes europeus e americanos, para afinal fixar-se no quadrado de 113m x 113m, com ruas de 20m de largura. A ocupação também foi objeto de acurada análise para a definição precisa das casas-tipo, tanto as burguesas quanto as operárias, alcançando dois ou três andares. Tanto as ruas quanto o interior dos quarteirões seriam tratados com abundância de árvores, de modo a reforçar as possibilidades de aeração do conjunto e reduzir a densidade.

Os quarteirões modulares seriam combinados de modo a constituírem bairros. Os bairros, por sua vez, seriam combinados formando distritos. Os distritos formariam setores urbanos. O esquema teórico de composição de bairros, distritos e setores, estudado por Tarragó (1996: 80segs), indica uma distribuição homogênea dos equipamentos do seguinte padrão:

- cada bairro é composto por 5 quarteirões x 5 quarteirões, com igreja, escola, creche, abrigo e praça;
- cada distrito é composto por 10 x 10 quarteirões (portanto quatro bairros), com mais um mercado;
- cada setor é composto por 20 x 20 quarteirões (portanto, 16 bairros/quatro distritos), com dois parques, hospital e edifícios administrativos do Estado ou industriais;
- o conjunto urbano, ao fim, será composto por 20 x 60 quarteirões (logo, três setores), com dois grandes parques, um matadouro e um cemitério.

A cidade completa teria, portanto, 1200 quarteirões, estruturados segundo uma ordem geométrica e uma distribuição homogênea e racional dos equipamentos urbanos.

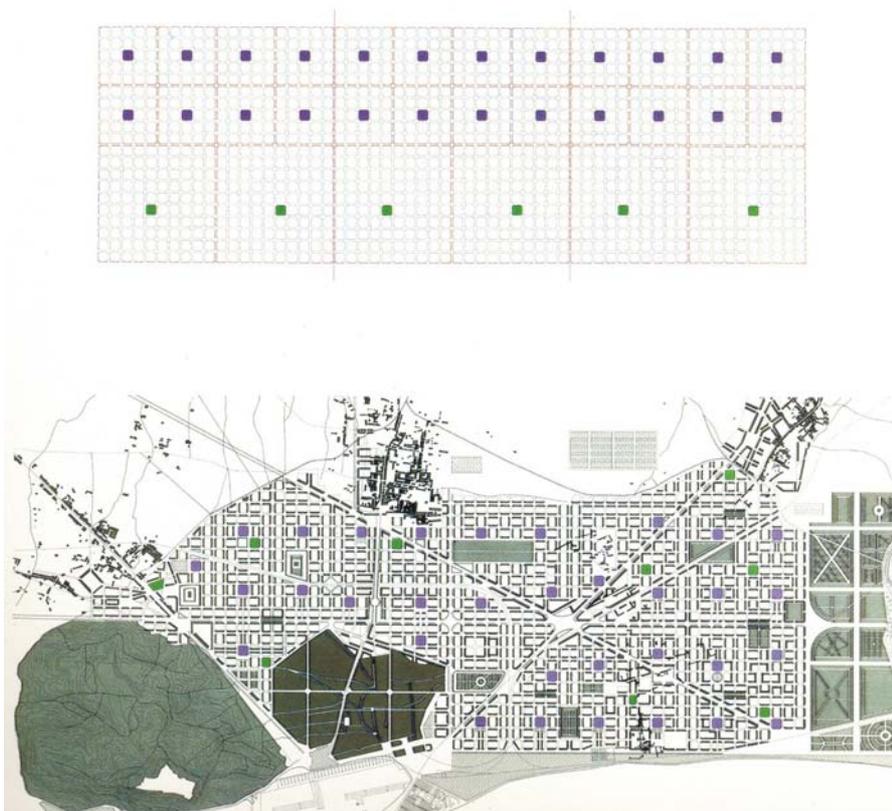


fig.8

Todavia, a leitura que hoje podemos fazer do trabalho de Cerdà pode parecer que está distante dessa premissa, sobretudo pela relação de ajuste que há entre o *Ensanche* e a Cidade Histórica (o *Bairro Gótico*). Evidentemente, o esquema teórico permaneceu subjacente enquanto Cerdà transformou o modelo em projeto e precisou flexibilizar por problemas de diversas naturezas. Convém situar os tempos – e os casos.

A essa altura – isto é, em 1855 –, Barcelona era o principal centro industrial da Espanha e experimentava um importante crescimento demográfico e de renda. A população crescera de 35.000 habitantes, em 1719, para 150.000 habitantes, em 1854.³ Porém, por imposição do governo central espanhol, desde o início do século XVIII a expansão da cidade estava limitada por muralhas, além das quais nada era permitido construir.

Devido à falta de área, as edificações cresceram em altura, fazendo com que, ao final do século XVIII, 73% dos novos edifícios tivessem mais de quatro pavimentos, “sem contar o número elevado de pavimentos construídos de material leve acima dos edifícios em pedra pré-existentes” (López de Aberasturi, 1979: 16). A grande densidade construída fez com que as condições sanitárias fossem consideradas as

³ Neste momento, que corresponde ao início dos trabalhos de Haussmann, a cidade de Paris contava com aproximadamente um milhão de habitantes.

piores de Espanha, apesar das boas possibilidades econômicas da cidade. Para Cerdà, vivia-se “na oitava parte da superfície que deveríamos ocupar” (Tarragó 1996: 70), o que explicaria a ocorrência de pestes que dizimavam periodicamente a população. Para permitir a expansão, a demolição dos muros era a principal reivindicação de todas as classes, que clamavam por reformas urbanas “como aquelas feitas por Napoleão III em Paris” (Tarragó 1996: 70). Com a revolução de 1854, alcançava-se o objetivo de promover a derrubada da muralha. Abria-se para além do *Casco Viejo* uma planura com a largura de 1,2km (deixada livre por razões militares e dimensionada em função de um tiro de canhão) e comprimento de mais de 10km, disponível para a descompressão da cidade.

Este tripé – grande densidade, insalubridade e fartura de novas terras a ocupar — é a base objetiva sobre a qual Cerdà construiu a sua teoria. Baixa densidade, higienismo e ocupação extensiva seriam a estrutura de seu projeto.

Derrubadas as muralhas, a tradição de planejamento espanhol não permitiria uma ocupação espontânea do vazio. Seria necessário um plano diretor. A condição preliminar seria a elaboração de um levantamento topográfico preciso, para o qual foi contratado o conceituado engenheiro Ildelfonso Cerdà, responsável por grandes obras públicas. Concluído o serviço, o governo lançou, então, um concurso para o projeto do *Ensanche*.

O concurso teve várias fases, inclusive o debate público das propostas. O resultado foi proclamado em 1859, com a vitória do trabalho do arquiteto Antonio Rovira y Trias. Esse projeto tinha como foco de composição a Cidade Histórica, mantida como centralidade e a partir da qual se estruturavam, em leque, os novos bairros. Tanto a ocupação quanto a densidade constituíam-se em um gradiente a partir do centro. Além de Rovira y Trias, outras 12 equipes apresentaram propostas.



fig.9- Projeto de Rovira y Trias

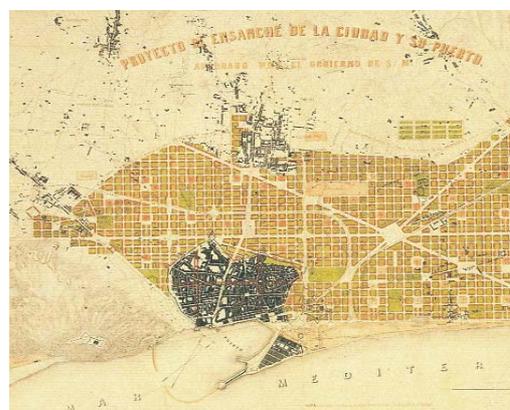


fig.10- Projeto de Cerdà

Não obstante esse procedimento de escolha, adotado pelo governo da Catalunha e pela municipalidade de Barcelona, simultaneamente, o governo central, em Madri,

determinou que “as novas construções de Barcelona e vilas adjacentes deverão se ajustar, doravante, ao traçado do plano do engenheiro Ildefonso Cerdà, que nós aprovamos por ordem real” (López de Aberasturi, 1979: 19). Cerdà, paralelamente ao concurso, produziu um projeto e o submeteu diretamente ao governo central!

Apesar do protesto do governo catalão e da sociedade barcelonesa, o decreto acabou por se impor, o que veio a ser considerado uma ingerência insuportável do poder central. O procedimento de Cerdà foi igualmente reprovado, o que acarretou dificuldades de implantação que se estenderam por décadas.

A questão foi especialmente dolorosa porquanto Cerdà era catalão, político expressivo e atuante. Por ocasião da revolução de 1854, ocupara a função de chefe da milícia, tendo evitado que as tropas sob seu comando agissem contra os insurretos, o que lhe conferiu uma aura popular. Elaborara um diagnóstico sobre as condições sanitárias de Barcelona que serviu como subsídio à demanda pela expansão da cidade. Como engenheiro, era também muito respeitado. Todavia, impondo o seu projeto, sem concorrer, e tendo sido encarregado de também o implantar, a partir daí ele amargou um verdadeiro ostracismo, o qual, na avaliação de López de Aberasturi, durou cem anos. Foi apenas na década de 70, do século XX, que a sua *Teoria geral da urbanização* foi, pela primeira vez, publicada no exterior.⁴

Esse conjunto de razões, ao qual devemos acrescentar os poderosos interesses patrimoniais existentes no *Casco Viejo*, talvez possa explicar a preservação da Cidade Histórica no projeto final de Cerdà, o que, evidentemente, teria sido uma flexibilização muito expressiva de seu modelo urbanístico.

Na percepção de hoje, em que a antiga Barcelona mantém o seu encanto e tradição, essa diferença parece menor. Contudo, a proposta de Cerdà constituía-se em criar não uma nova cidade *anexa* ao *casco viejo*, mas simplesmente uma *nova cidade*, na qual a localização dos equipamentos e serviços seria determinado por regras fixas e uniformemente distribuídos pelo traçado, segundo as suas exigências funcionais, sem centralidade. Segundo López de Aberasturi, “Esta trama regular e homogênea é a única capaz de satisfazer os postulados de igualdade social. Cerdà conhece bem a força *descentralizadora da malha em oposição aos sistemas concêntricos*” (1979: 25).[Grifo meu]

Como vimos antes, na avaliação de López de Aberasturi (1979: 26), a preservação de Barcelona não estaria nas intenções de Cerdà. “Não sem pesar, mas com esperança”, Cerdà propôs, a “título meramente provisório”, a permanência da

⁴ Trata-se de *La Théorie Générale de l'Urbanisation*, publicação organizada e com Introdução de Antonio Lopez de Aberasturi. Paris : Editions du Seuil, 1979

velha cidade.⁵ A estratégia que adotou foi envolver o Bairro Gótico com o novo traçado, definindo limites com ele compatibilizados, e criando três vias que, saindo do novo tecido, se prolongariam ao interior do antigo, de maneira que, no futuro, convencidos todos das grandes vantagens da cidade regular, igualitária, não opressora, a cidade anterior fosse naturalmente demolida. Ou seja, o *casco viejo*, que não mais servia, seria desconstruído pelo convencimento, ao invés de ser autoritariamente derrubado.

O traçado xadrez do *Ensanche* seria expandido para onde fosse necessário – indefinidamente. Mas não apenas para as novas áreas, e sim também sobre o tecido da velha Barcelona, aquele mesmo com dois mil anos de história. Porém, como a história das cidades é a história da opressão,

As cidades são um produto da história, certo, mas da história da opressão; da história anti-natural e não da verdadeira história humana.

Perseverar na construção das cidades segundo as normas habituais – históricas – é mais do que um erro: é um alibi para fazer durar a opressão! (Cerdà *apud* López de Aberasturi, 1979: 24).

Cerdà estava convencido de que, uma vez constatadas as grandes vantagens do novo traçado, os próprios moradores do Bairro Gótico seriam os primeiros a exigirem a derrubada da velha cidade e a construção de uma nova com as novas bases por ele formuladas. A densidade mortífera, das pestes, seria naturalmente rejeitada. A nova densidade, da vida, seria entronizada vitoriosa. A Barcelona de Cerdà seria uma grande trama regular, sem centro, de baixa densidade, muito verde, indefinidamente expandida:

*Independência do indivíduo na casa ;
independência da casa na cidade;
independência dos diversos modos de movimento nas
vias urbanas; ruralizar o urbano; urbanizar o rural...*
‘Replete terram.’⁶

A proposta de Cerdà era incompatível não apenas com a centralidade localizada no centro histórico; mas com qualquer centralidade que não resultasse

⁵ Segundo López de Aberasturi (1979: 26), conforme o último capítulo do primeiro tomo da *Teoria geral da urbanização*: “Aos olhos do autor subsistia uma nódoa no seu plano: a velha cidade. É por isto que ele propôs, a título meramente provisório, de começar por inseri-la parcialmente na trama ortogonal pela abertura de três vias, esperando a demolição definitiva das construções antigas e sua substituição pela estrutura de quarteirões característica da nova cidade. Cerdà estava convencido de que, depois de ter conhecido os benefícios da “urbanização perfeita”, os habitantes dos velhos cortiços reivindicariam, eles mesmos, o direito à ‘alegria’ urbana, apesar de todas as reticências do presente.”

⁶ Epígrafe do Tomo 1, da Teoria Geral da Urbanização, de Ildefonso Cerdà

estritamente dos elementos funcionais da cidade, supostamente localizados racionalmente e sem privilégios.

O fortalecimento da centralidade. Contra o desenvolvimento “não-igualitário”: Haussmann

Sendo praticamente simultâneos, os planos para Paris, de Haussmann, e para Barcelona, de Cerdà, são absolutamente diferentes. Enquanto o francês parte da cidade existente para retraçá-la, o catalão deixa o *casco viejo* à margem e cria uma nova cidade anexa. Especialmente quanto ao foco deste tópico – a concentração e sua relação com a centralidade –, os planos são também muito distintos.

Contudo, algumas origens conceituais dos projetos são as mesmas, fincadas nos ideais igualitários da Revolução Francesa. Eles vêm a se distinguir, sobretudo a partir da ação política, matriz de cada plano. O adensamento do centro histórico de Paris resultou de decisão coletiva tomada depois de intenso debate público.

Ao final da década de 1830, os parisienses perceberam que o centro de gravidade da cidade se deslocava rumo ao oeste, para onde se mudavam as famílias mais abastadas. Com elas, eram atraídos os serviços e aumentava a pressão para que os investimentos públicos se voltassem para aquela região. Eram tempos de implantação das redes ferroviárias e das estações terminais e, conseqüentemente, de expansão do comércio. O comércio atacadista, dependente do rio Sena, não encontrava boas perspectivas de crescimento nas áreas centrais em que se localizava. Notava-se um desequilíbrio no desenvolvimento entre os bairros das duas margens: a esquerda, mais pobre; a direita, mais rica. Ademais, nas primeiras décadas do século, a periferia de Paris⁷ crescera demograficamente muito mais do que o núcleo: crescimento periférico: 40% a 70%; crescimento central: 10% a 20%.

Nesse contexto, o Conselho Geral do Sena criou uma comissão para procurar os meios de deter esse deslocamento e de prevenir suas conseqüências, apesar da opinião de Rambuteau, prefeito da cidade nesse período, considerado empreendedor, e que não compartilhava as preocupações quanto ao esvaziamento da cidade, negando a tendência de deslocamento da centralidade (Lavedan, 1993). A partir da criação dessa Comissão, foi travado um debate que teve grande influência na construção da Paris que conhecemos.

Perreymond, um dos mais influentes proselitistas desse tempo, entendia que

⁷ Convém lembrar que a cidade de Paris, à ocasião do início dos trabalhos de Haussmann, era limitada aos bairros mais centrais de hoje, pois os bairros mais distantes se constituíam em comunas autônomas. Foi com Haussmann que a cidade se ampliou política e administrativamente e passou a englobar todas as comunas vizinhas.

a prosperidade de Paris depende sempre da maior ou menor perfeição de coincidência do centro da cidade com o foyer de todos os movimentos que ocorram em seu seio. (...) O foyer de Paris deve ser um só; estável; central e ativo por si mesmo (Perreymond *apud* Pinon, 2002: 19).

Porém, como proposta urbanística, ele defendia a demolição dos quarteirões centrais para nesse lugar ser construída uma nova cidade, ou seja, o mesmo modelo que, quase um século depois, Le Corbusier também defenderia.

Nesse debate também se situou Victor Considérant, talvez o principal seguidor de Charles Fourier, este, por sua vez, o mais influente socialista utópico do início do século XIX. Considérant seria, portanto, um pensador destinado a combater a cidade existente, defendendo a implantação dos novos modelos utópicos, como o « falanstério », a cidade da harmonia.⁸ Todavia, ele foi nomeado conselheiro-geral de Paris, representando o 10° *arrondissement*, localizado à margem esquerda do Sena, bairro empobrecido e destituído de obras importantes (Roncayollo, 1992: 89). Foi, nessa condição – parece até uma ironia! –, que ele se viu diante dos desafios da cidade real.

Considérant atuou politicamente contra a fragmentação de Paris e contra o deslocamento “não igualitário” para o oeste. Os seus ideais revolucionários de *igualdade* não permitiriam privilégios de investimentos em uma região. Defendia o fortalecimento da cidade existente! Mas de que modo? Pelo adensamento de seu núcleo histórico e dos bairros vizinhos, pela construção de novas vias ligando o centro à periferia e ao anel externo, pela melhora da navegação no Sena. Ou seja, pela melhora da acessibilidade ao centro e pela própria melhora do centro, mas também pelo «embelezamento produtivo» de suas margens: “Este é o ponto capital, o princípio superior, capaz de dar unidade e força ao sistema” (Considérant *apud* Roncayollo, 1992:90).

Em defesa da centralidade e do fortalecimento de Paris, Victor Considérant – o utopista e também o “vereador” dos bairros pobres da margem esquerda – preconizava a o seguinte :

Os deslocamentos sucessivos dos focos de interesse da população parisiense não serão definitivamente estancadas senão quando forem criadas sobre as margens do Sena, no centro geométrico da cidade, no berço de Paris, um foco superior de vida, de prazer e de negócios, dotado de uma força toda-poderosa de atração, e dominante em beleza, em riqueza, em vitalidade e em grandeza sobre todos os outros pontos da capital (Considérant *apud* Roncayollo, 1992: 90).

⁸ Como, efetivamente, depois ele o faria, mudando-se para os Estados Unidos e implantando novas cidades.

Este ponto de vista foi afinal vitorioso e ofereceu as condições políticas para que, na década seguinte, a cidade pudesse sofrer as grandes obras. O Plano de Napoleão III, que Haussmann implementou e enriqueceu, foi, na essência, um repositório de idéias e de projetos exaustivamente debatidos, cujo cerne era o fortalecimento da centralidade localizada no centro histórico.⁹

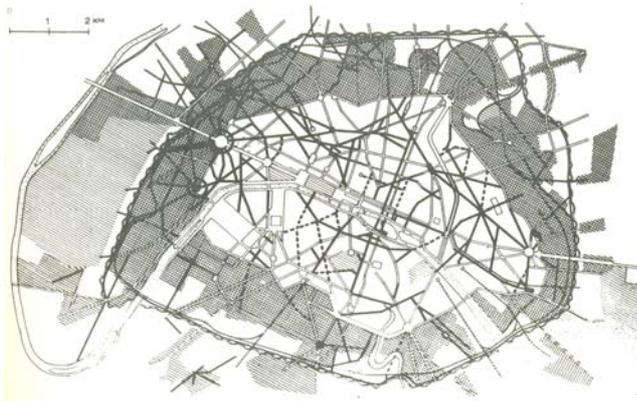


fig.11- Plano de intervenções de Haussmann. Paris.

Nos seus aspectos objetivos, o plano incluía as infra-estruturas sanitárias e de gás; a melhora na distribuição e no movimento de pessoas e de gêneros; a construção de equipamentos públicos, escolas, mercados, hospitais, prisões, quartéis, câmaras de comércio, estações; a ordenação administrativa; a incorporação das comunas periféricas, constituindo-se na primeira *região metropolitana* moderna. Diferentemente dos outros modelos excludentes, neste, as cidades vizinhas foram incorporadas a Paris, constituindo-se em uma só cidade.

A resposta de Paris à crise da cidade industrial e à expansão vertiginosa da mancha urbana, produzida pelo crescimento demográfico acelerado, foi o reforço do conceito de cidade como lugar do encontro das diferenças – como lugar da democracia. E essa resposta não pode ser distanciada da sua origem: os ideais da Revolução. Como bem apontou Hall (2002), o trabalho de Haussmann deu-se em um contexto epistemológico que propugnava pela redução da densidade urbana, pela descentralização da cidade, pela valorização da vida no campo. O caminho parisiense foi a valorização do adensamento da vida urbana.

⁹ Na avaliação de Pierre Pinon (2002: 39), “O Plano de Napoleão III é uma síntese, incluindo as vias pré-existentes e o prolongamento das aberturas começadas; este plano jamais parou definitivamente, não cessa de se renovar segundo as possibilidades financeiras e técnicas.”

A desconstrução da centralidade. O território não igualitário: Lúcio Costa

O terceiro plano de interesse para o estudo da concentração em sua relação com a centralidade foi o elaborado por Lúcio Costa para a Baixada de Jacarepaguá, a Barra da Tijuca, no Rio de Janeiro.

Em 1969, a cidade do Rio há nove anos deixara de ser a capital federal, em benefício de Brasília, projetada pelo mesmo arquiteto. O antigo Distrito Federal transformara-se institucionalmente em estado da Guanabara, composto por um único município, o Rio de Janeiro, com 1.200 km² de superfície e uma área urbanizada de aproximadamente 30% do território¹⁰. Sua população contava, então, com cerca de quatro milhões de pessoas. A cidade era o núcleo de uma região metropolitana não institucionalizada à ocasião, composta por outros dez municípios integrantes de outro estado da federação. A população total metropolitana era de aproximadamente seis milhões de habitantes.

Nesse contexto, frente a uma forte pressão imobiliária nos bairros mais valorizados da zona costeira (Sul), e dispondo a cidade de uma vasta planície desabitada localizada também à beira-mar, distante cerca de 35km do centro e de 20km da zona mais rica, o governo da Guanabara resolveu encomendar o Plano Piloto da região a Lúcio Costa, com o objetivo declarado de que a ocupação daquele ermo se desse de modo planejado. A crítica que se fazia à ocupação da zona Sul era que não fora consequência de um planejamento adequado, porquanto permitia alta densidade, edifícios altos e justapostos que impediam que a brisa do mar penetrasse até aos quarteirões interiorizados, infra-estrutura insuficiente nos lugares mais demandados, entre outras dificuldades que só o planejamento poderia superar...

O desenho de Lúcio Costa não se ateve a projetar um novo bairro. Dispondo de uma superfície plana vazia equivalente a 1/3 da área urbanizada da cidade, com uma praia maior do que a soma das demais praias urbanas, sem ocupação relevante a destacar, salvo um projeto de Oscar Niemeyer composto de 72 torres residenciais com 30 pavimentos cada uma – na ocasião, ainda não implantadas –, a Barra da Tijuca foi apresentada como a salvação do Rio de Janeiro, que se vergava à especulação imobiliária. Lúcio propôs uma nova cidade. “Começa a erguer-se na Baixada de Jacarepaguá *a mais bela cidade* oceânica do mundo”, disse o contratante do plano, o secretário Raimundo Paula Soares.[Grifo meu.] (Costa, 1969: 1)

Diferentemente de Cerdà, para quem a expansão seria necessariamente justaposta à cidade existente (o *Ensanche*), no caso carioca a nova área estaria isolada por uma cadeia de montanhas e uma floresta, e dezenas de quilômetros

distante do Rio de Janeiro. Lúcio Costa configurou, então, a nova área como foco deslocado de uma região que se consolidaria pela expansão da cidade existente no rumo do oeste. Nesse foco, projetaria o novo centro. Todavia, não apenas o do novo bairro, nem o da nova cidade da Barra, nem tão somente o da cidade expandida, mas o Centro Metropolitano: “ou seja, com o correr do tempo, o *verdadeiro coração da Guanabara*” (Costa, 1969: 7).[Grifo meu.] Na Barra da Tijuca, as cidades polarizadas pelo antigo Distrito Federal se rearticulariam. Para ressaltar essa nova centralidade, o urbanista definiu edificações com 70 pavimentos, ou seja, o dobro do número de andares dos mais altos edifícios até hoje construídos na cidade.

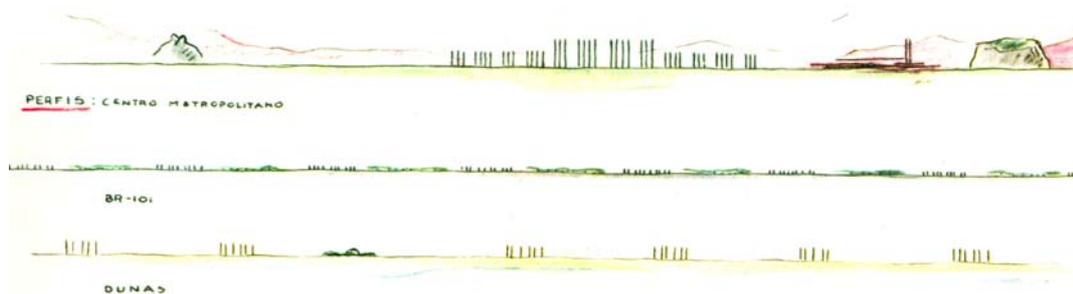


fig.12

Também como Cerdà, Lúcio Costa, diante do desafio de ocupar uma área exageradamente grande, propôs uma ocupação em baixa densidade, equivalente, no limite, talvez a 1/10 da densidade construída dos bairros da Zona Sul. Seu argumento baseou-se na necessidade de preservar o caráter agreste da região. No entanto, cômico do amesquinamento que um vazio representaria para a área, pontuou essa baixa densidade, quilômetro a quilômetro, por núcleos compostos por torres residenciais com 30 pavimentos. Desse modo, simultaneamente, pouco ocupava – pois, inevitavelmente, a demanda não poderia suprir tão vasta disponibilidade para a construção imobiliária – e, ao mesmo tempo, dava ares de metrópole ao novo bairro.

A estratégia adotada pelo Rio de Janeiro foi oposta àquela escolhida por Paris: o Rio incentivou o deslocamento da centralidade em direção ao oeste, pelos investimentos públicos que canalizou ao longo das últimas décadas. Foi para a Barra da Tijuca que parcela considerável da classe mais rica, a que tem maior poder de atração, se dirigiu, levando consigo equipamentos comerciais e de serviços que sinalizam a nova modernidade carioca.

Todavia, os investimentos públicos se justificaram, sobretudo, pela mística de que na região da Barra estaria sendo construído o futuro da cidade, mística que tem no Plano de Lúcio Costa uma de suas bases mais importantes. Não foi necessário que

¹⁰ Conforme o ANUÁRIO ESTATÍSTICO DA CIDADE, DE 1998, publicado pelo Instituto Pereira Passos (2000: 393).

o projetado Centro Metropolitano até hoje não se tivesse materializado; o próprio autor considerava que ele seria construído muitas décadas à frente. A mística, assim, adquire valores que transcendem as possibilidades reais e alcançam o beneplácito das certezas – porque, no futuro, todos poderemos comprovar... Trata-se, pois, do mesmo arcabouço ético que promoveu, e continua a promover, a ruptura com a cidade existente e permitiu que grandes trechos pudessem ser descaracterizados ou demolidos na perspectiva de que o futuro já estava previamente definido.

Como a região era geograficamente isolada, houve uma grande pressão política para que se realizassem grandes investimentos em acessos, transporte, infraestrutura e serviços. Evidentemente, esses investimentos eram desproporcionais à população servida comparativamente com o conjunto da cidade. Não obstante, enquanto escasseavam os recursos para atender outras regiões, justificavam-se aqueles aplicados na Barra da Tijuca como sendo de interesse não apenas do bairro, mas também da Metrópole.

“Deslocar o eixo de uma roda é deslocar-se toda a roda”, dizia Le Corbusier (2000: 91).

O isolamento geográfico (lembramos, a Barra é cercada de montanhas e de floresta), suas dimensões territoriais; a grande distância do centro histórico; a proposta de ser implantada uma nova centralidade metropolitana; a baixa densidade, que permite a ocupação acelerada sem grandes inversões, mas que, ao mesmo tempo, sinaliza um franco progresso; o desenho urbano que privilegia o uso do automóvel, e que, portanto, restringe a acessibilidade aos mais ricos, enfim, todos esses fatores constituem-se em componentes de um novo quadro urbano específico, sobre o qual é justo indagar-se se, efetivamente, para além da retórica, a proposta de Lúcio Costa não seria a de construir uma nova capital metropolitana. É o próprio arquiteto quem responde, ao afirmar que “a implantação do Centro Metropolitano e do Centro Cívico farão desta Baixada, de certo modo, a futura capital do Estado (Costa, 1969:12)”.

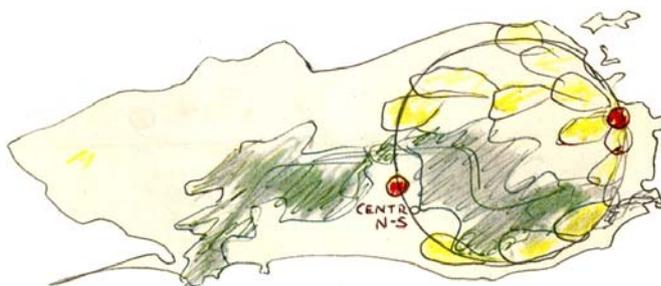


fig.13- Indicação do novo Centro. Lúcio Costa.

Ou seja, não apenas o eixo, mas a roda toda seria deslocada.

Nesse caso, a ruptura com a cidade existente seria de outra natureza – sutil, mas efetiva. Ela não se daria através da demolição do centro e sua substituição por

outro, como desejaria Le Corbusier, nem, tampouco, pelo paulatino convencimento da impropriedade da vida urbana anterior, como sonhava Cerdà, mas sim pelo enfraquecimento simbólico da velha cidade, que já perdera a condição de capital nacional e perderia a condição de capital metropolitana. Por ironia, ambas, sob os traçados do mesmo urbanista.

Compartilhadas ou autônomas

O estudo comparativo entre os planos de Barcelona, de Paris e da Barra da Tijuca apresenta, ainda, outra vertente de interesse para a contigüidade: a participação política na definição das propostas. Como vimos, uma das estruturas constituintes da noção de contigüidade é a construção compartilhada da cidade. Esses três casos escolhidos para análise podem ajudar a iluminar o tema à luz da participação.

Embora, evidentemente, haja um conjunto de razões que se articulam para que os quadros catalão, francês e brasileiro sejam tão diferentes entre si, quero inserir a questão do compartilhamento político da decisão sobre o Plano como mais um – e importante – elemento diferenciador.

A reforma de Paris, mesmo tendo ocorrido a partir de 1853, de fato foi gerada nas intensas discussões travadas após 1830. As propostas estratégicas que foram incorporadas ao Plano de Haussmann, na essência, haviam sido concebidas uma década antes, depois de grande participação política, a partir de decisão do Conselho Geral do Sena. Igualmente, a implantação de grandes intervenções promovidas pelo governo, mesmo que isoladas, já fazia parte da experiência urbanística parisiense pós-Revolução Francesa.

O caso de Barcelona é outro. Embora o tema da expansão já estivesse em debate alguns anos antes dela se efetivar, o projeto implantado foi fruto de uma só pessoa, Cerdà, que o concebeu autonomamente e o propôs para decisão centralizada desde Madrid. Apesar de ter sido promovido um concurso público de projetos para escolha da melhor proposta de expansão, a decisão colegiada foi desprezada.

No Rio de Janeiro, na vigência de um regime ditatorial, o governo da Guanabara escolheu o mais consagrado dos urbanistas brasileiros para a elaboração da proposta de ocupação de uma área da cidade. O urbanista considerou que sua principal contribuição não seria “dar solução urbanística adequada a um programa de caráter recreativo, residencial e turístico, como talvez se imagine (...) Esta é uma questão menor.” (Costa, 1969: 9) Não seria suficiente o fornecimento da diretriz para o agenciamento daquele território. Na verdade, segundo Costa, o que estava “concomitantemente e verdadeiramente em jogo é a própria estruturação definitiva da

Cidade-Estado” (Costa, 1969: 10). É esse o eixo da sua argumentação. Apresentado o Plano Piloto, o governo estadual, em decisão discricionária, transformou-o em lei.

Em Paris, não se apresentara uma prévia concepção urbanística; tampouco, estava o urbanista escolhido. Ele só seria definido anos depois, quando Napoleão III – segundo Haussmann, o principal desenhador das idéias debatidas – decidiu implantar as grandes obras.¹¹ Em Barcelona, de Cerdà, e na Barra da Tijuca, de Lúcio Costa, houve a prévia escolha do urbanista, em quem se reconhecia legitimidade para propor os novos planos.

É indispensável que esboçemos esse quadro comparativo entre as tomadas de decisão e o resultado alcançado.

Em Paris, o debate prévio levou ao fortalecimento do núcleo histórico da cidade, em detrimento da expansão em direção às áreas preferidas pelos mais abastados. O desenho-matriz das intervenções haussmannianas resultou do conjunto de propostas debatidas nas décadas anteriores, recolhendo as mais variadas contribuições, tanto de estudiosos da cidade¹² quanto do seu corpo político.

Em Barcelona, o debate prévio levou a uma decisão compartilhada da qual resultou a escolha de um desenho urbano muito distinto daquele que viria a ser adotado pelo governo central. Convém recordar, que o plano de Rovira y Trias, vitorioso no concurso para o *Ensanche*, tinha centralidade no Bairro Gótico, a ser preservado, configuração específica e não era de expansão ilimitada. A frase que Rovira y Trias escolheu como elemento de identificação de seu projeto no concurso (os trabalhos foram apresentados sob sigilo, sem nome dos autores) é clara: “O traçado de uma cidade é obra do tempo mais do que do arquiteto”. (López de Aberastúri, 1979: 19) A reação política da cidade frente à imposição de um outro projeto, o de Cerdà, retardou a ocupação do *Ensanche* por alguns anos e, na perspectiva apontada por López de Aberasturi (1979), evitou que a cidade histórica viesse a ser desconstruída.

No Rio de Janeiro, o Plano Piloto para a Baixada de Jacarepaguá não chegou a ser discutido, nem antes, nem durante, nem depois. São muitas as razões que se somam para explicar essa ausência. Entre elas, podem ser citadas as seguintes: os tempos sombrios de ditadura, que tornavam penosa (ou perigosa) qualquer ação que levasse à dúvida ou ao debate político; a legitimidade do autor do Plano; o isolamento da

¹¹ Embora o barão Haussmann seja comumente apresentado como o autor dos grandes planos, ele mesmo contesta essa versão, afirmando que, quando o Imperador o chamou para incumbir-lhe a execução das obras, já lhe apresentara os planos concebidos. Pinon (2002: 30seg) é de opinião que Napoleão III recolheu as principais propostas debatidas anteriormente sobre o desenvolvimento de Paris e as integrou em um só plano, que ele mesmo elaborou.

¹² Diversos projetos, amplamente debatidos, tratam das intervenções no centro de Paris. Pinon (2002: 20seg) relaciona os principais, de acordo com os autores e o ano de elaboração: 1840: Chabrol-Chaméane; 1841: Chantelôt; 1842: Perreymond ; 1843: Grillon e Jacobet ; 1843: Plan Général d'ensemble/ Meynadier.

área, como a dizer que a questão não seria vital para a cidade; a força do capital imobiliário, que aspirava uma definição para a ocupação do sítio; a percepção, entre os cariocas, de que nada poderia abalar a qualidade da cidade. De efetivo, as propostas apresentadas por Lúcio Costa, sejam as *maiores* ou as *menores*, não chegaram a compor uma agenda pública de debate e foram transformadas em lei algumas semanas depois de elaboradas, através do Decreto-Lei estadual nº 42, de 23 de junho de 1969.

Se chamados ao debate, até que ponto os cariocas concordariam em privilegiar a nova área como a sucessora da quatrocentona capital da bem-aventurança? Até que ponto admitiriam que a mística do futuro se distanciasse das bênçãos do Corcovado e das fraldas do Pão de Açúcar? Estariam dispostos a transferir para a Baixada de Jacarepaguá o *verdadeiro coração da Guanabara* ?



fig.14



fig.15



fig.16

Desenvolvimento igualitário era a premissa de Considérant, vitoriosa no Conselho do Sena, que não permitiu o privilégio para a expansão a oeste e fundamentou os investimentos na cidade existente. Igualdade era o objetivo de Cerdà, na defesa da cidade nova, extensiva, de baixa densidade, sem centralidade, de desenvolvimento infinito. Na visita que faz a Paris, para conhecer as obras de Haussmann, observa Cerdà que “as reformas são necessárias, entretanto o problema não será resolvido com reformas parciais; é tempo já de se empreender a reforma radical”. (López de Aberastúri, 1979: 41) Confiante na razão e na ciência, queria uma cidade igualitária, mas diferente daquela defendida por Victor Considérant. Para Cerdà, era necessária uma ruptura com a cidade precedente. Há uma “verdadeira história humana” (Cerdà *apud* López de Aberastúri, 1979: 41) que precisa ser construída através de uma nova cidade!

Em Brasília, Lúcio Costa propôs a interação entre as classes sociais, pelo convívio de vizinhança, como uma das bases do discurso de seu desenho das superquadras residenciais. A nova capital federal se estruturaria diferentemente de todas as outras cidades brasileiras. Na Barra da Tijuca, ele não abordou essa questão. No entanto, pelo conjunto das propostas apresentadas com a Memória de seu Plano Piloto, pode-se depreender que o urbanista previa uma ocupação para as classes mais abastadas, permanecendo os subúrbios da Zona Norte, localizados além-

montanhas, como fonte de suprimento dos trabalhadores que a nova capital estadual viesse a exigir.

Os ideais igualitários da Revolução já não tinham a força mítica do século anterior, que envolveram *Considérant* e *Cerdà*, nem mesmo a força atenuada da década de 1950, em que foi criada a aura de Brasília da igualdade, embora restrita à articulação entre as quadras. Agora, na Barra da Tijuca, a mística do futuro estava associada à ocupação pelos investimentos imobiliários, a quem, prostrada, a velha Guanabara deveria reverenciar.

3.1.1.2 Concentração intra-bairro.

Na concentração intra-bairro, a contigüidade se expressa: (i) pelo aproveitamento dos vazios urbanos; (ii) pelo aumento de área de edificações já construídas; e (iii) pela substituição dessas edificações por outras maiores. Se feita de acordo com as pré-existências ambientais e culturais, essa concentração deverá ser conveniente à cidade, pois promove o melhor aproveitamento das infra-estruturas instaladas e reduz os custos coletivos de manutenção e conservação. Ademais, estará em sintonia com a noção de urbanicidade e com a noção de construção compartilhada.

Vazios urbanos. Senado, Castelo, Santo Antônio.

O conceito de vazio urbano é bastante amplo, envolvendo terrenos vagos, terras especulativas, terras devolutas, terrenos subaproveitados, entre outras possibilidades. Está também relacionado à propriedade urbana, regular ou irregular, ao tamanho e à localização.

O tema é estudado por diversos autores – tais como Clichevsky (2002), Smolka (2000), Guimarães (1999), Lorangeira (2004) – e neles fica evidente que a ocorrência de vazios é resultado de um quadro abrangente de razões, e, embora inicialmente tivesse sido dada muita ênfase à responsabilidade da especulação imobiliária como causa central, está visto que ela não é a única nem necessariamente a mais importante em todas as situações. Razões doutrinárias, ou culturais, também precisam ser consideradas, assim como devem ser destacados aspectos burocráticos

ligados à titulação no rol das principais causas da existência de ociosidade de terra urbana.

Não obstante, os vazios urbanos constituem-se em problema porque dificultam o desenvolvimento urbanístico e o melhor aproveitamento social da cidade, bem como porque contaminam negativamente o ambiente urbano, contribuindo para a degradação do espaço vicinal pela falta de uso social.

Embora possa haver consenso sobre os prejuízos causados pela manutenção vazia de terra urbanizada, nem sempre há concordância quanto à sua superação. Alguns autores defendem a preservação ociosa na expectativa de um melhor aproveitamento social no futuro, especialmente em um contexto de amplo crescimento, quando eventualmente poderia servir como instrumento de regulação do mercado imobiliário. Outros preconizam o seu aproveitamento como promoção do acesso ao solo urbano para os estratos destituídos da população. A taxaçoão diferenciada da propriedade é apresentada como instrumento de redução da ociosidade da terra urbana, em benefício social, de maneira a estimular a sua oferta. Sem pretender discorrer sobre as inúmeras possibilidades para o enfrentamento da questão, interessa avaliar, no âmbito da contigüidade, três tipos de aproveitamento que normalmente não são tratados pela nossa urbanística, ou, se presentes, o são sem relevo. Refiro-me à ocupação de área ociosa *tout court*, ao acréscimo em edificações e à substituição de edificações subaproveitadas

Ocupação de área ociosa.

A concentração intra-bairro, mediante o aproveitamento de terras vagas, se constitui no modo mais em evidência, sobretudo por ser o mais fácil de ser observado. Os terrenos ociosos exercem um paradoxal poder de presença no ambiente urbano, não pelo que eles eventualmente pudessem contribuir, e às vezes podem efetivamente ajudar na amenização da ambiência, mas, ao contrário, pelo seu potencial em influir na perda da vitalidade urbana. É claro que essa influência é diretamente proporcional ao tamanho da área e inversamente à densidade construída da vizinhança.

Vamos examinar estes dois limites, tendo como elemento estruturante da análise a adequação da inserção aos precedentes urbanísticos do entorno, e complementarmente, a contribuição que eles podem dar ao fortalecimento dos espaços de interação social e à forma compartilhada de sua produção. Em outras palavras, sua adesão ou não adesão à contigüidade.

Objeto de reforma em três momentos do século XX, a partir da oportunidade de criação de vazios urbanos resultantes da demolição de morros, o centro do Rio de

Janeiro estará sob o nosso foco. O primeiro momento trata da derrubada do morro do Senado (1), feita por ocasião das grandes obras de Pereira Passos, na primeira década. A segunda oportunidade se deu com a demolição do morro do Castelo (2), em 1921, na administração do prefeito Carlos Sampaio. A terceira, com o morro de Santo Antônio (3), na década de 1950.¹³ Vamos avaliar esse conjunto.



fig.17 Indicação dos morros arrasados no Centro do Rio

Senado/Cruz Vermelha

Preliminarmente, lembremos que a cidade do Rio de Janeiro, por três séculos, esteve limitada entre o mar, a leste, os morros de São Bento e Conceição, ao norte, e os de Santo Antônio e do Castelo, ao sul. A expansão possível se daria a oeste, superando charcos e lagoas, e a sudoeste, transpondo um quinto morro, o do Senado. Assim, os três morros do quadrante sul vieram a ser demolidos no século XX, quando a cidade conquistou os bairros do Catete, Flamengo, Botafogo e Copacabana.

O vazio resultante do desmonte do morro do Senado deu oportunidade à criação de uma ligação mais franca entre o Centro e a Cidade Nova/Zona

¹³ É claro que o conceito de vazio urbano, nestes três casos, precisa ser visto de modo especial, porquanto as esplanadas (os vazios) somente se configuraram após o desmonte dos morros que as precederam. Contudo, tanto o morro do Senado quanto Santo Antonio eram relativamente destituídos de aproveitamento urbano –ou eram sub-utilizados, tratando-se de áreas centrais. Nesse sentido, eles, em si, constituíam-se em vazios na sua relação com a cidade. Era diferente o caso do morro do Castelo, marco inicial da cidade. Aqui, apesar de ocupado com equipamentos importantes e com razoável número de habitações, o morro era um enclave à expansão do Centro. Como esses equipamentos se encontravam desprestigiados desde a expulsão dos jesuítas, sua demolição já havia sido discutida desde meados do século XIX.

Norte/Subúrbio, a partir da Lapa, então fortalecida com a construção da avenida Central e da Cinelândia. O traçado projetado formalmente teve como foco a praça da Cruz Vermelha, um pequeno *rond-point* no terço superior da nova avenida, a Mem de Sá. A partir desse ponto, ligou-se a praça ao Campo de Santana, pela rua hoje designada por Carlos Sampaio, e à rua do Lavradio, pela avenida Henrique Valadares.

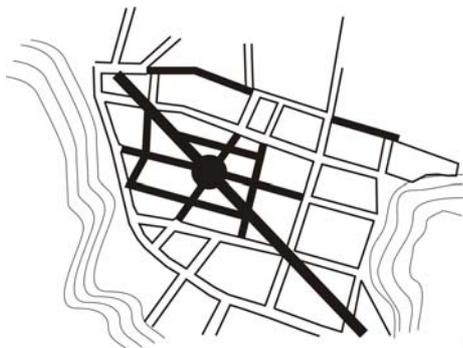


fig.18 Bairro da Cruz Vermelha sobre desmonte do morro do Senado

É de interesse destacar que o novo tecido se ajusta ao tecido anterior tanto pelo sistema de vias quanto pelos volumes construídos. Sem perda da sua identidade urbanística, que o caráter acadêmico do traçado viário trata de impor, as novas ruas estão muito bem articuladas às precedentes. Os novos volumes mantêm alturas e alinhamentos compatíveis com os do entorno e se expressam com alguma dissonância apenas estilisticamente. Há uma nítida diferença de escala, tanto urbanística quanto edilícia, entre a proposta deste setor se comparada com a intervenção contemporânea de abertura da avenida Central. O urbanista optou pela ruptura de escala na avenida monumental e preservou a relação de ambiência no novo bairro da Cruz Vermelha.

Castelo e Santo Antônio

Duas décadas depois, a ocupação da área resultante da demolição do morro do Castelo é tratada semelhantemente no que se refere ao desenho viário e diferentemente no que se refere aos volumes construídos.

A malha básica ortogonal, que permite inflexões para melhor se ajustar à trama vizinha, corresponde, *grosso modo*, à malha da cidade colonial e tem como uma de suas balizas o alinhamento da nova avenida Rio Branco. Estabelece, assim, a relação entre os dois tecidos de maneira bastante pertinente.

No tocante aos volumes construídos, porém, o Castelo já se apresenta em sintonia com a nova escala que a tecnologia do concreto armado veio a permitir e que

tem, no outro lado da Cinelândia, os primeiros exemplos de edificações com 12 pavimentos. Mantém, contudo, o *continuum* definido pelas construções justapostas e alinhadas com o limite do espaço público. Na década seguinte, os planos para o desmonte do morro de Santo Antônio, localizado entre os dois novos sistemas em estudo, já indicavam que o tecido daí resultante seria de ruptura tanto no traçado quanto no volume e, ainda, no uso.

Com efeito, embora tenha sido outro, o projeto que veio a ser finalmente implantado na década de 1950 se apresenta com um desenho viário principal que, se, na direção leste-oeste, permite a articulação entre os sistemas precedentes (eixo Henrique Valadares-Chile-Almirante Barroso), na norte-sul (avenida Paraguai e seu abortado prolongamento) faria *tabula rasa* do tecido da cidade. Ou seja, o sistema viário se apresenta em ruptura com os tecidos limítrofes. Igualmente, Os volumes propostos – sejam aqueles do plano inicial apresentado pela municipalidade, sejam os que vieram a ser construídos nas décadas de 1960 e 1970 – constituem um novo modelo ainda não conhecido pela cidade: os edifícios corporativos de mega estrutura, com 30 andares ou mais, isolados em quarteirões próprios.

A Catedral Metropolitana, que foi pioneira na ocupação da área, também segue os mesmos parâmetros e não deixa de denotar uma certa olhada em direção a Brasília e à sua Catedral, seja pela planta circular, seja pelo volume cônico, seja pela iluminação zenital. De qualquer modo, fortalece a ruptura em relação à escala e aos volumes do entorno, ao mesmo tempo em que amesquinha o maior monumento colonial do país, os arcos da Lapa.

O isolamento de usos também é único no Centro, onde não havia setor em que não fosse possível a superposição, salvo nos prédios administrativos dos antigos ministérios. No caso da Esplanada de Santo Antônio, tanto os edifícios não permitiram usos mistos, mesmo no pavimento térreo, quanto não se tratou de prever outras edificações que viessem a abrigar essa característica anterior.

É preciso registrar que no encadeamento entre as três ocupações estruturou-se um eixo transversal ao Centro (Valadares/Chile/Barroso, antes referido) (1), que talvez tivesse evitado a construção da avenida presidente Vargas (2), se ela tivesse sido postergada em alguns anos e, com isso, tivesse sido posterior ao desmonte do morro de Santo Antônio.



fig.19

Outro registro a fazer é à clara correspondência entre as três propostas e seus respectivos tempos relativos à doutrina arquitetônica. No Senado, no alvorecer do século XX, quando ainda predominavam as edificações ecléticas de baixa altura, formando um *continuum*, tal como o século anterior consolidou. No Castelo, a uma trama, que se reporta às experiências históricas, corresponde um *continuum* edilício configurado como seus precedentes, mas com altura que faz grande diferença de escala. No Santo Antônio, absolutamente hegemônico o Movimento Moderno, é que estão fundados os tipos que vieram a caracterizar este último vazão do antigo Centro.

Há, igualmente, uma significativa diferença nos três modelos no que se refere à qualificação dos espaços públicos. Convém considerar.

No primeiro deles, o Senado, a separação público/privado é radical. Ao término da propriedade privada corresponde o início da área pública e vice-versa. Os espaços públicos se apresentam com mesma configuração que aqueles definidos no tecido urbano constituído ao longo do século XIX.

No segundo, o Castelo, há a definição de áreas intermédias, sejam aquelas resultantes das galerias cobertas, no alinhamento das ruas, sejam as outras localizadas no interior dos quarteirões, para as quais foram previstos o uso semi-público e as passagens entre ruas. Esta dupla configuração é de muito interesse, pois permite uma apropriação diferenciada, ainda inédita na cidade na ocasião. Embora sejam descobertas, essas áreas internas poderiam ser associadas, quanto à apropriação do espaço, com as “galerias de passagem” – cobertas –, como se caracterizaram a partir da experiência parisiense de meados do século XIX.

No terceiro, o Santo Antônio, prevalece a indefinição, cuja expressão mais contundente são os pilotis do edifício do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, cujo uso é vedado tanto ao público interno quanto ao público em geral, mas cuja participação paisagística é amplamente compartilhada. No caso da

Catedral Metropolitana, a uma primeira época de indefinição, sucedeu outra em que o gradeamento fronteiro criou uma zona de transição, tal como, aliás, ocorreu também com o edifício do BNDES, junto ao largo da Carioca.

Renovação urbana e ruptura.

São Cristóvão

Ainda tratando do caso da concentração intra-bairro, é de interesse avaliar a situação de renovação urbana a que são submetidos bairros ou trechos de bairro.

A dinâmica urbana pode produzir situações de decadência de trechos da cidade que se encontrem muito bem localizados e servidos de infra-estrutura, mas onde não ocorre uma renovação edilícia expressiva. Poderíamos reunir, no rol das cidades grandes, um grande número de exemplos para ilustrar esse caso. Programas de recuperação urbana em Paris, Barcelona, Berlim, Lisboa, Nova York, entre muitas outras cidades mundiais, têm sido estudados tanto nos seus aspectos urbanísticos e patrimoniais, quanto, igualmente, em seus desdobramentos sociais. Os estudos nesse último aspecto devem-se, sobretudo, ao fato de as áreas decadentes estarem muitas vezes associadas à ocupação por estratos mais pobres da sociedade. Se não forem tomadas medidas impeditivas necessárias ou medidas compensatórias adequadas, sua renovação pode acarretar a expulsão dessa população. Hall (1998), Sennett (1998), Santos (1981), entre outros autores, estudaram essa questão. A renovação de bairros centrais de Paris, como o Marais, e, mais recentemente, a Goutte D'Or, deu possibilidade de amplos estudos sobre o tema.

Ressalvando a complexidade que a questão abrange, vamos examiná-la em um de seus aspectos menos problematizados, aquele relativo aos estímulos de natureza pública ou estatal para uma renovação desejada ou consentida. Teremos como foco a experiência do Rio de Janeiro e como objeto a legislação que confere benefícios de aproveitamento do terreno como incentivo à renovação.

Mindlin (1956) chama a atenção para o caso da avenida Presidente Vargas. Essa avenida foi aberta nos anos 1940, como importante ligação entre o Centro e a zona Norte, e foi projetada com edifícios justapostos, em ambos os lados, formando um *continuum* com 15 pavimentos. Segundo o autor, o aumento da altura das edificações para 22 pavimentos, atendendo reclamos de agentes imobiliários, foi em parte responsável pela ocupação rarefeita que hoje caracteriza a avenida (o aumento nessas proporções exigia capitais mais elevados, não disponíveis). Ressalte-se que

essa observação foi feita apenas uma década depois da abertura da avenida e que, passado mais de meio século, suas margens ainda se encontram com muitos vazios.

É claro que outras razões podem ser agregadas para explicar porque os capitais imobiliários se desinteressaram desse lugar central. Contudo, não podemos desconsiderar a observação de Mindlin. É bem possível que a inviabilização de empreendimentos num momento em que a vitalidade econômica localizada no centro era muito forte possa ser a grande responsável pelo aspecto inconcluso que a avenida mantém até hoje.

O exagero na regulação de aproveitamento de terreno, que leva à inviabilidade construtiva, parece ser recorrente entre os agentes públicos responsáveis pela formulação urbanística. Interessados no desenvolvimento de determinado trecho urbano, os agentes públicos têm na legislação sua arma mais poderosa, pois muitas vezes a decisão sobre investimentos em infra-estrutura está afastada de sua influência. Manejam, então, as regras edilícias e urbanísticas autonomamente, aumentando o aproveitamento do terreno, quando querem estimular a construção, e reduzindo esses índices, quando desejam o contrário. Nem sempre, porém, o resultado será o esperado.

O bairro de São Cristóvão é outro caso que corrobora a observação feita por Mindlin sobre a avenida Presidente Vargas. Desejando que São Cristóvão voltasse a ser lugar residencial, a municipalidade, através de recursos à legislação urbanística, ofereceu como incentivo a autorização para a construção de edifícios com até 12 andares. Lembremos que o bairro, a partir da decadência do uso residencial, já na primeira metade do século XX tornara-se preponderantemente industrial e comercial-atacadista.

A legislação pró-residencial não apenas incentivou altos edifícios como tratou de desestimular esses usos economicamente mais fortes, dificultando, muitas vezes, eventuais reformas ou acréscimos de área nos estabelecimentos comerciais ou industriais, e, em alguns casos, impedindo abertamente a renovação de alvarás de funcionamento.

O Projeto de Estruturação Urbanística de 1987 tem esses parâmetros como características significativas da nova legislação. O resultado, após quase 20 anos, é a escassez de novas construções residenciais e o aumento de imóveis subutilizados ou abandonados, antes destinados à indústria e ao comércio. Durante a discussão de uma revisão do PEU, há alguns anos, chegou-se a cogitar de permitir ainda mais alguns pavimentos adicionais àqueles já autorizados, com o que se imaginava combater a falta de novas construções.

Há, pelo menos, um duplo equívoco nesse encaminhamento recorrente e ambos resultam da não observância das pré-existências ambientais e culturais, ou, ainda mais grave, quando se exprime o desejo de ruptura em relação a elas.

O bairro de São Cristóvão é um dos tantos exemplos dessa atitude autoritária. No caso do desestímulo ou até mesmo da proibição dos usos industriais e comerciais preponderantes no bairro, a legislação desconsiderou o enraizamento dessas atividades produtivas nos tecidos social e econômico da região, dos quais essas atividades se constituíam em fio da tecelagem. Não observou os danos que poderiam advir e superestimou as suas próprias possibilidades como incentivadora de mudanças de usos e de tipologias edilícias.

O Centro do Rio de Janeiro também foi objeto de uma imposição da legislação ao início dos anos 1970, quando se impediu de licenciar edificações destinadas à habitação nessa área, supostamente destinada, pelo desejo do legislador, apenas às atividades de comércio e serviços. Somente ao final do século XX a legislação foi revista, com o retorno da autorização para a edificação residencial. Não obstante, grande dano já havia sido causado ao tecido urbano central, pelo enfraquecimento da função habitacional, pelo aumento do encortiçamento, pela ausência de novas edificações comerciais e de serviços, em relação às quais a pressão imobiliária não se apresentou tão significativa quanto o legislador previu.

Quanto às novas edificações, a legislação incorreu em erro quando ampliou o aproveitamento de terrenos em áreas degradadas, na suposição de que, havendo mais área construída haveria maior lucro para o empreendedor imobiliário, o que conduziria a uma maior procura pelo lugar. Ocorre que os empreendedores privados dificilmente se interessam por áreas degradadas, pois o número de eventuais interessados pela compra ou pelo aluguel da nova produção costuma ser muito restrito. Adicionalmente, edifícios altos exigem uma tecnologia construtiva e de equipamentos mais sofisticada, tão custosa quanto aquela que é necessária para a produção de edifícios localizados em outras regiões mais demandadas, inclusive nas áreas de classe média alta. Isto é, os edifícios altos custam aproximadamente o mesmo, nos seus aspectos comuns, como estrutura, elevadores, instalações sanitárias, instalações contra-incêndio etc., quer sejam construídos em áreas em progresso quer em áreas decadentes. Desse modo, para o investidor imobiliário a liquidez que lhe é oferecida nas áreas mais demandadas é altamente compensadora, mesmo que o preço do terreno possa ser bem mais alto.

Ademais, ampliar o número de pavimentos em áreas degradadas na expectativa de aumentar o interesse imobiliário pela renovação pode ser não apenas

inócuo, como até mesmo se transformar em uma atitude contraproducente em relação ao objetivo da iniciativa.

Com efeito, a legislação permitindo maior aproveitamento do terreno fará com que o seu valor de venda possa ser aumentado, na expectativa de ser nele construído um grande edifício. Ora, essa expectativa, como vimos em São Cristóvão, dificilmente se realiza. No entanto, os preços dos terrenos que poderiam acolher altos edifícios permanecem irrealisticamente inflacionados. Nesse ínterim, seus proprietários desistem de fazer a manutenção de suas edificações singelas, residenciais ou não, visto que estariam mais interessados em vendê-las para serem derrubadas e darem lugar a altos edifícios. Como essa hipótese não se realiza para a imensa maioria, as edificações se deterioram e, com isso, agravam ainda mais o quadro de decadência do bairro.

O que ocorre com edificações residenciais pode ser ainda mais grave no caso de edificações industriais ou comercial-atacadistas. Em São Cristóvão, como vimos, esses usos foram, durante muitos anos, condenados ou desestimulados. Os empresários deixaram de investir nessas condições, transferindo-se para outros bairros mais receptivos (quando não optaram por encerrar o negócio), o que veio corroborar na percepção de abandono e de decadência.



fig.20- Bairro de São Cristóvão: trecho com áreas tornadas vazias

Uma terceira questão que dificulta a recuperação dos bairros é a exigência de uso exclusivo para as edificações, uma característica da legislação em largos trechos da cidade. O uso exclusivo do terreno, mesmo para atividades não poluidoras, é um impedimento ao seu melhor aproveitamento, sobretudo quando as funções econômicas estão debilitadas.

No interesse da contigüidade, o respeito às pré-existências ambientais e culturais conduziria a elaboração de uma legislação que preservasse o uso industrial ou comercial, desde que não poluidor, devendo ainda permitir que aquelas atividades que tenham perdido rentabilidade na função predominante pudessem se ajustar, no mesmo

terreno, a outras atividades desejáveis para o bairro. O uso residencial, por exemplo, é fartamente compatível com uma ampla gama de atividades produtivas, sem nenhum prejuízo para ambas ou para a cidade. Ao contrário, na medida em que os usos forem múltiplos, há enriquecimento ambiental pela diversidade de ocupação, o que também permite que as ruas permaneçam ocupadas por mais tempo ao longo do dia e da noite.

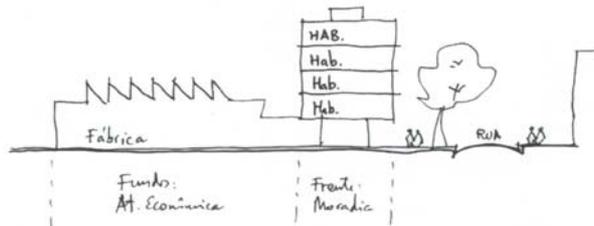


fig.21

Ocupação de áreas subaproveitadas.

São variadas as razões que conduzem ao sub-aproveitamento de áreas urbanas, tanto públicas quanto privadas. Aos terrenos vagos – que, mesmo em dimensões modestas, podem, na soma, ter larga influência sobre a cidade –, acrescem-se aqueles já ocupados, mas que o foram aquém das potencialidades urbanísticas e sociais do lote. Em outros casos, também podem ser incluídas nessa categoria aquelas construções cuja utilização deixou de ter interesse econômico e permanecem em pé, mas com ociosidade. Neste caso, as áreas industriais das grandes cidades oferecem inúmeros exemplos de perda de vitalidade, como quantidade expressiva de galpões ou edifícios sem adequado aproveitamento, localizados às margens de rodovias urbanas. No Rio de Janeiro, a avenida Brasil e suas adjacências comprovam essa afirmação.

Conforme vimos no tópico anterior, uma das causas da persistência dessa situação pode ser encontrada na legislação urbanística, que mantém válidas exigências de exclusividade de uso, malgrado a mudança das condições que levaram ao estabelecimento das funções originais. As antigas indústrias ou os antigos depósitos podem não ser mais vantajosos naquele lugar e, contudo, a ordenação não permite troca de usos.

Há muitas outras situações legais de impedimento ou de desestímulo para o reaproveitamento, as quais, por certo, decorrem da inércia epistemológica existente no nosso arcabouço normativo.

Pretendo exemplificar de modo positivo, apresentando o caso da construção de um pequeno conjunto residencial-comercial junto à comunidade da Ladeira dos

Funcionários, integrante do programa Favela-Bairro, no Rio de Janeiro. Esta comunidade faz frente para a rua Carlos Seidl, no bairro do Caju, que, com o tempo, se transformou em via preponderantemente voltada para atividades de apoio ao porto. Assim, antigas áreas industriais têm se transformado em depósito de contêineres destinados ao embarque ou à transferência para outros centros comerciais. A rua, por isso, tem perdido muita vitalidade, inclusive no trecho fronteiro à favela.

Com o objetivo de melhorar a ambiência desse trecho e de demonstrar as possibilidades de uma ação de recuperação urbanística, o programa Novas Alternativas, da Secretaria Municipal de Habitação, agiu em parceria com o programa Favela-Bairro e implantou um pequeno núcleo residencial e de serviços em lote fronteiro à Ladeira dos Funcionários. Esse lote, de grandes dimensões, era integralmente ocupado por um depósito de contêineres a céu aberto. Para evidenciar o uso misto na área, foi desapropriada uma parte desse terreno, constituída por faixa de 20m de largura, localizada à frente da rua, garantindo acessos adequados ao interior do lote. Na faixa desapropriada, foram construídos, paralelamente à rua, dois edifícios mistos, com comércio e serviços no térreo e habitação no pavimento superior. Entre os dois, foi implantada uma área de esportes, a qual ajuda a conformar melhor a pequena praça da comunidade, localizada no outro lado da rua.

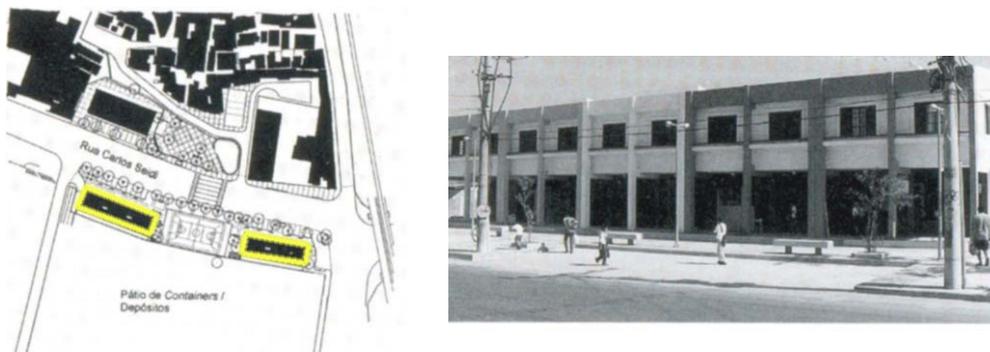


fig.22- Aproveitamento para residência e comércio de frente de terreno, mantendo-se o uso atacadista. Caju.

Essa construção, no interesse da contigüidade, é vantajosa pela adequação volumétrica que se estabeleceu entre os vizinhos e, de outra parte, pela melhora na ambiência das áreas públicas, em reforço da interação social. No caso, não houve uma reprodução das tipologias existentes, mas uma nova tipologia com elas compatível. Foi possível, igualmente, o incremento de sociabilidade junto à área pública.

Essa tripla avaliação relativa ao movimento de concentração intra-bairro – (i) o aproveitamento de vazios urbanos, (ii) a renovação urbana e (iii) a ocupação de áreas subaproveitadas – evidencia a diversidade de situações passíveis de aumento do

aproveitamento do tecido urbano em seu próprio interior. Vimos, também, que embora em alguns casos possam estar morfologicamente vinculáveis à ruptura (como é o caso do Santo Antônio), nem por isso deveriam ser considerados exclusivamente como tal, uma vez que o aproveitamento do vazio urbano é um elemento, em si mesmo, fortemente relacionado à contigüidade.

3.1.2 Expansão

Trataremos aqui da expansão urbana segundo os dois principais modelos: a expansão por isolamento e a expansão por articulação entre tecidos. Considero a expansão por isolamento – quer por suas características morfológicas, nas quais se objetiva a produção de um assentamento autônomo do núcleo urbano, quer por seus desdobramentos sociais, sobretudo aquele que induz à segmentação (ou por etnia, ou por renda ou por vínculo corporativo, entre outros) – como uma expressão urbanística preponderantemente de ruptura com a cidade existente.

Ao revés, no segundo caso, o da expansão por articulação, seria mais propriamente classificada como uma expressão urbanística de contigüidade, mesmo quando eventualmente o desenho da ocupação puder ser dissonante em relação à vizinhança.

3.1.2.1 Expansão e ruptura.

A expansão por isolamento entre tecidos tem no modelo suburbano o melhor e mais completo dos exemplos.

Recorro a essa dupla qualificação, não só devido à sua origem conceitual – que propunha, efetivamente, a expansão da cidade em células isoladas, tão autônomas quanto possível –, mas também, por outra parte, porque veio a se constituir no modo de expansão urbana universalmente mais disseminado do século XX.

Contudo, no caso das cidades brasileiras, a expansão desconectada da trama da cidade nem sempre está vinculada à suburbanização. O isolamento tem sido apropriado indistintamente por governos e por empreendedores privados a eles associados para a produção de equipamentos de interesse coletivo que servem de “cabeça-de-ponte” para a futura expansão imobiliária. Convém, portanto, distinguir os dois casos de expansão por isolamento: a expansão *suburbana*, conceituada desde a origem como *propugnadora* do isolamento, e a expansão que poderíamos chamar de *precursora*, tratada como *indutora* de expansão urbana, na qual funções de interesse coletivo são deslocadas para além das margens da cidade e impõem novos vínculos entre a sociedade e o novo equipamento. Em ambas as situações, trata-se de *expansão em ruptura* com a cidade existente.

No entanto, é preciso fazer, desde logo, um destaque. No caso da habitação suburbana carioca, ressalto o caráter apenas *morfológico* de ruptura, diferentemente de como o modelo se apresentou em outros lugares, onde as famílias optaram por morar nos subúrbios em busca de uma alternativa à cidade densa e consolidada, a suburbanização, tal como ocorreu no Rio de Janeiro, com as parcelas médias e pobres da população, pode ser interpretada mais corretamente como uma *adesão à cidade*, na medida em que corresponde ao modo de moradia a que foi instada parcela importante dessa população, devido à ausência de condições de financiamento e de opções mais bem localizadas em relação aos centros urbanos. Constitui-se, assim, simultaneamente, em uma ruptura morfológica e em uma adesão política.

Vamos analisar, a seguir, os dois casos de expansão por isolamento.

A dispersão celular suburbana¹⁴

“Em tempos como esse ‘o indivíduo ousa individualizar-se’ “.

Berman *d’après* Nietzsche

A expansão suburbana da cidade e o advento do edifício em altura – o arranha-céu – talvez constituam os dois principais elementos definidores da morfologia urbana do século XX. Ambos resultam, em grande medida, das novas tecnologias ligadas ao movimento: metrô, bonde, ônibus e automóvel, no caso dos subúrbios; e o elevador, no caso dos arranha-céus.¹⁵ Mas, no caso dos subúrbios, esse resultado não está dissociado do modelo de propriedade da moradia urbana, que, desde o final do século XIX, objetivou ser predominantemente familiar.

O tema da expansão das cidades através do modelo da suburbanização será tratado neste tópico na perspectiva da contigüidade, ou seja, preponderantemente nas suas implicações morfológicas. Não se pretende, por conseguinte, fazer uma avaliação histórica ou sociológica desse fenômeno moderno.

Primeiramente, convém explicitar que o modelo oferece uma variedade muito grande de interpretações, desde a cidade-jardim de Howard até os loteamentos irregulares e clandestinos das periferias das cidades do Terceiro Mundo, passando, obviamente, por seu desdobramento mais conhecido, o subúrbio das grandes cidades norte-americanas.

O elemento unificador destas variações teria o seguinte conjunto de atributos: isolamento do assentamento em relação ao tecido urbano principal; predominância de edificações unifamiliares; forma extensiva de ocupação; baixa densidade; indefinição de centralidades; e predominância do transporte individual no interior do modelo.

O isolamento dos assentamentos em relação ao tecido urbano principal tem na Inglaterra a sua experiência pioneira principal. Conectados por trem, os assentamentos buscavam diminuir o adensamento construtivo dos centros, em modelo urbanístico que se aprimorou e veio a se constituir em uma das principais referências mundiais do urbanismo: a cidade-jardim. O desdobramento desse modelo, a sua banalização mundo afora, assumiu, para Hall “aspectos estranhos que o tornaram por vezes quase irreconhecível”, gerando não novas cidades, mas “puros subúrbios-

¹⁴ ‘Espalhamento urbano’ é como Venturi e Scott Brown definem o modelo suburbano norte-americano, segundo os quais por ser “radicalmente diferente de tudo que conhecemos, não estamos bem equipados para entender e que -por ignorância- assim é chamado” (2003: 12).

¹⁵ Ao destacar o aspecto tecnológico na produção da cidade, não estou minimizando a importância da construção dos conceitos e da influência das estruturas econômico-sociais. Se o desenvolvimento das técnicas tem claro resultado sobre os produtos, todos, porém, são contingentes da cultura. É nesse sentido que pode ser possível dar destaque ao aspecto tecnológico como instrumento da arquitetura e do urbanismo.

dormitórios” (2002:10), o que seria a antítese da proposta do principal formulador desse conceito, Ebenezer Howard.

O advento do automóvel e das auto-estradas deu relevo ao modelo. Já nos seus primórdios, na década de 1920, a idéia era apresentada como a possibilidade de “uma auto-estrada sem cidade”, na qual as ocupações se articulariam à estrada como uvas em um cacho, como um conjunto de “autênticas comunidades”. Esse conceito é descrito por um de seus autores, MacKaye, como a

abolição do acesso à auto-estrada principal, salvo em pontos determinados; rigoroso zoneamento dos terrenos que ladeiam os acessos; adequada urbanização paisagística dessa faixa lindeira com o cultivo de árvores que dêem sombra; e rígido controle sobre a urbanização da estação rodoviária (MacKaye *apud* Hall, 2002: 333)

A substituição das linhas da estrada de ferro por autopistas e do modo de transporte trem/metrô por automóvel/ônibus ampliou a abrangência do modelo, que se tornou hegemônico no crescimento das cidades americanas, em especial após a Segunda Guerra.

O subúrbio se desenvolveu associado à propriedade familiar da habitação; trata-se, portanto, de um fenômeno da segunda metade do século XIX em diante, quando a moradia própria passa a ser um objetivo político das sociedades capitalistas. Ele é correlacionado, nos Estados Unidos, à produção massiva industrializada; na França, à produção pavilhonar; no Brasil, à produção por autoconstrução das famílias pobres. Em todos eles, há associação entre a moradia e uma área livre de terreno.

O modelo como se apresenta nos Estados Unidos, com casas padronizadas que podem ser disponíveis em muitos lugares do país, assume a condição de um dos instrumentos que facilitam a grande mobilidade espacial dos americanos ao longo do território nacional. Portanto, ao reduzir as diferenças relacionadas ao lugar, o modelo permite que, simultaneamente, e paradoxalmente, os novos endereços sejam familiares e impessoais.

Essa dupla condição da moradia está, assim, igualmente associada à sobrevivência na sociedade moderna, que exige que as pessoas estejam permanentemente disponíveis à mudança – “precisam aprender a aspirar à mudança!”, como nos diz Berman (1986:109), ao comentar a observação que teria feito Nietzsche: “a moderna humanidade se vê em meio a uma enorme ausência e vazio de valores, mas, ao mesmo tempo, em meio a uma desconcertante abundância de possibilidades.”

A forma extensiva de ocupação é uma das características plenas do modelo, exacerbada na proposta de Frank Lloyd Wright em sua Broadacre City, na qual Hall (2002: 339) vê “a mesma repulsa pela cidade grande, a mesma antipatia populista pelo capital financeiro e o latifúndio; a mesma repulsa anarquista pelo governo forte; a mesma crença no retorno à terra”. O advento da tecnologia era saudado como a possibilidade da construção do ideal da liberdade e independência de agricultores e proprietários. Para Wright, “não apenas o pensamento, mas também a fala e o movimento são voláteis: o telégrafo, o telefone, a mobilização física, o rádio; em breve, a televisão e o vôo seguro.” (Hall, 2002: 340)

Plasmava-se, assim, uma nova sociedade, “o ideal da descentralização reintegrada”, que se oporia “à cidade do arranha-céu, o fim de uma época!, o fim da república plutocrática da América!”. (Ibidem: 342)

Não obstante, a grande expansão suburbana que se verifica algumas décadas depois se dá não pela construção da nova sociedade wrightiana, mas, segundo Hall (2002: 344), “as pessoas se mudavam vinculadas àquelas dinossáuricas corporações combatidas por ele e sequer lhes ocorria constituírem uma sociedade de vigorosos e auto-suficientes proprietários.”

A indefinição de centralidades e de referenciais coletivos será uma das conseqüências e um dos propósitos da atomização suburbana, na idealização da autonomia e da disponibilidade para a mudança. Em *A corrosão do caráter*, Sennett (1999) estuda uma das questões decorrentes dessa necessidade de disponibilidade que é refletida no espaço urbano. Considera que o antigo subúrbio norte-americano, exclusivamente bairro-dormitório, é agora projetado com alguns serviços, que o tornam menos dependente do núcleo, sem, contudo, chegar a ser uma cidadezinha. Segundo ele,

um lugar desses nasce com a varinha de condão da incorporadora, floresce e começa a decair numa geração. Essas comunidades não deixam de ter vida social ou sentido de vizinhança, mas ninguém nelas se torna testemunha a longo prazo da vida de outra pessoa. (1999: 20)

O modelo suburbanita é ainda associado a novos desdobramentos ainda de maior isolamento, designados por “cidades seguras” ou “cidades fechadas” ou “condomínios fechados”. Para alguns autores, essas seriam algumas das expressões mais fortes da fragmentação urbana e da desconstrução de centralidades da cidade contemporânea, fragmentação e desconstrução vistas como sintoma da morte da cidade.

Já nos primórdios a crítica destacava esses aspectos de desurbanidade, como Mumford (1961:18), ao chamar a atenção para o resultado de “um ambiente rude” e de

uma vida social “estreita, forçada e frustrada”. Para Choay (2003: 17), “a cidade europeia, embora ferida, deve e pode ser preservada e utilizada como incitação ao reencontro com as escalas da urbanidade”. Comentando o que designa por “antiurbanismo americano”, a professora francesa avalia que enquanto na Europa as cidades foram o berço das transformações, nos Estados Unidos os heróicos pioneiros estão ligados à natureza virgem, motivo pelo qual “a nostalgia da natureza inspira nesse país uma violenta corrente anti-urbana.” (2003: 17)

Diferentemente, Capron (1996) vê nostalgia na crítica à fragmentação e na defesa do modelo europeu, “visão nostálgica da cidade europeia de antes com lugares idealizados do encontro, de uma sociabilidade harmoniosa”.¹⁶ E explicita ainda mais quando previne contra a « idealização e a mitificação de um espaço público plural, democrático e *fédérateur*, que tem a referência ateniense, onde contudo mulheres, *météques* e escravos não tinham o direito de estar” (Capron, 1996: 97). Riley também sai em defesa deste ponto de vista, ao considerar que “a nova cidade foi condenada simplesmente porque é diferente” (*apud* Hall, 2002: 353). Webber, por sua vez, acredita ser a cidade o resultado das novas formas de comunicação, “onde o lugar urbano estava sendo substituído pelo domínio do não lugar urbano.” (*apud* Hall, 2002: 354) Enfim, sendo a suburbanização a forma mais característica das expansões e do crescimento urbano no século XX, não poderia deixar de ter contestadores e defensores de muita fundamentação. A questão, é claro, ainda está em aberto.

A baixa densidade de ocupação da expansão rarefeita tem custos elevados. Neste particular, há concordâncias. Hall (2002) chama a atenção às observações de Marion Clawson que, ao mesmo tempo em que reconhece as possibilidades de geração de milhões de moradias de bom padrão para o crescimento da economia, também ressalta que a dispersão suburbana inevitavelmente encareceu o preço das casas. Para ele, o custo mais elevado tornou inacessível esse modelo “para metade da população, fazendo com que a população urbana ficasse mais estratificada pela raça, pela renda e pela ocupação” (Clawson *apud* Hall, 2002: 358). Nesse mesmo sentido é a avaliação que faz W.H. Whyte, “cinco acres fazem o papel de um, e o fazem muito mal, isso é ruim para a economia, para os serviços públicos e até mesmo para os empreendedores” (*apud* Hall, 2002: 355).

Se o resultado foi o de ampliar a estratificação pela raça, pela renda e pela ocupação, é inegável que o modelo teve conseqüências importantes quanto à interação social, mesmo que o problema não estivesse na alçada do projeto urbano,

¹⁶ Nesta crítica de Capron está implícita a idéia de que há determinismo na forma urbana, pois estaria pressupondo validade para o espaço da interação se ele fosse eficiente em produzir uma “sociabilidade harmoniosa”.

mas no fato do pobre não ter dinheiro, pois, segundo Clawson (apud Hall, 2002: 359), se tivesse, também teria optado pela *subúrbia*...

A baixa densidade terá também desdobramentos importantes para os custos da cidade contemporânea e para a possibilidade de existir ou não sustentabilidade, aspectos que serão abordados em item específico. No momento, registre-se apenas como uma das características da expansão por isolamento.

Isolamento e pertencimento ao lugar

Embora este tópico, como proposto, não pretenda tratar do subúrbio senão em suas dimensões morfológicas, a consideração sobre o papel que elas desempenham nas relações sociais é indissociável da crítica a essa tipologia urbanística.

Obras clássicas da sociologia urbana norte-americana são apontadas por Hall como promotoras de uma importante crítica ao modo suburbano de ocupação, responsável, segundo eles, pela falta de interação social e por uma maçante homogeneidade. Apesar disso, uma avaliação empírica realizada por Herbert Gans em um dos mais conhecidos subúrbios nova-iorquinos, Levittown, não teria comprovado diferenças, sob o ponto de vista da cultura e da estrutura social, entre não moradores e moradores desses assentamentos, mantidas as origens, idades e rendas. A conclusão era que “os planejadores-sociólogos haviam irreparavelmente exagerado o efeito do caráter físico do meio urbano sobre os estilos de vida das pessoas” (Gans *apud* Hall, 2002: 356). Segundo Gans, “o planejador tem influência apenas limitada sobre os relacionamentos sociais. Pode simular contatos iniciais entre seus ocupantes, mas não determinar a intensidade ou a qualidade dos relacionamentos. Estas dependem das características das pessoas.” (Gans *apud* Hall, 2002: 356)

Em minha experiência pessoal, relacionada às favelas do Rio de Janeiro, não consegui observar discrepâncias no modo de inserção social entre favelados e não favelados, mantidas as condições de renda, idade e origem. No caso carioca, parece-me mais propriamente que favelados e não favelados compartilham uma mesma cultura, medida pela adesão indistinta aos mesmos valores quanto às expectativas em relação ao futuro e aos signos referenciados pelo conjunto da sociedade.

Não obstante essas similitudes, também me parecem relevantes as possibilidades do espaço urbano ser tratado como elemento componente da produção de uma subjetividade peculiar. Isto seria verdade tanto no caso dos subúrbios norte-americanos como no caso dos subúrbios cariocas mais distantes do centro, região onde prevalece a tipologia urbanística do loteamento. Um elemento diferenciador

Ora, o papel do espaço urbano é justamente promover a possibilidade da interação, da troca entre os diferentes, de promover o conflito, não a harmonia.

importante, entre norte-americanos e cariocas, é a condição de produção do espaço, seja o coletivo, do loteamento, seja o privativo, da moradia.

No caso norte-americano, tanto o loteamento como a casa são produzidos pelo empreendedor imobiliário: espaços comuns totalmente construídos e equipados; a unidade habitacional industrializada (ou semi-industrializada), que se repete segundo regras facilmente legíveis. No caso carioca, a parte comum é apenas traçada pelo loteador, que, em geral, abandona o empreendimento logo a seguir, deixando a implantação das infra-estruturas ao encargo do poder público, mediante pressão política dos moradores. A moradia, em si, resulta de processo de construção específico, muitas vezes segundo esforços familiar e vicinal, cuja regra é economia e tempo longo necessário para a produção da habitação. No subúrbio norte-americano, o vínculo do morador com a moradia é intermediado pelo financiamento hipotecário, que lhe permite mudar-se segundo as necessidades de emprego ou de outra natureza alheia ao habitat; no subúrbio carioca, o vínculo do morador com a moradia é vital, fruto da lenta e sofrida justaposição dos esforços familiares, às vezes remontando às gerações anteriores, o que causa uma dependência afetiva com o lugar, muitas vezes limitador de uma mudança eventual.

Assim, podemos resumir dizendo que no subúrbio norte-americano vige o *tipo* enquanto que no carioca vige o *específico*.

No caso do subúrbio norte-americano, produzido industrialmente, replicado indistintamente, com moradias adquiridas por financiamento, que podem ser revendidas também por financiamento, isto é, de modo simples e rápido, a disponibilidade para a mudança pode ser bastante elevada: os vínculos mais efetivos podem se dar por redes inespaciais. Diferentemente, aqui, como a moradia é produzida em consonância com o apoio familiar e de amizade com moradores mais antigos, o vínculo se fortalece também economicamente, visto que pode representar valores agregados no apoio à criação dos filhos, na falta de emprego, na doença, situações em que vizinhos e parentes podem ser chamados a colaborar. O espaço urbano, afinal, não é apenas a forma, mas a relação que estabelece; não é apenas o significado, mas igualmente a memória.

O subúrbio irregular

Como visto, no caso carioca, em particular, mas também brasileiro, no geral, a ocupação suburbana será apenas remotamente herdeira de Howard. Todavia, não podemos desconsiderar que alguns de seus genes também estão aí situados.

A habitação popular, aquela que majoritariamente compõe a forma urbana, passou por diversas tipologias, até se consolidar nos loteamentos e nas favelas, em meados do século XX. Com o crescimento demográfico mais acentuado que a cidade experimentou, a partir da segunda metade do século XIX, as estalagens, cortiços, avenidas, vilas e casas de cômodo foram os tipos preponderantes de abrigo para as camadas populares e, mesmo, para as médias. Lílian Fessler Vaz (1994: 25 seg) estuda a mobilidade espacial desses tipos de habitação coletiva, que, desde o centro histórico, passam a ser implantados em direção aos subúrbios, seja pela melhora nos transportes coletivos, seja, sobretudo, pela repressão governamental. Todavia, os capitais envolvidos não eram familiares, mas sim pequenas poupanças aplicadas para a renda através de aluguéis. Esses tipos de habitação eram preponderantemente destinados a essa modalidade. Mesmo para classes mais abastadas, como a de altos funcionários civis e militares, prevalecia, ainda nos anos 1930, a moradia alugada, em pensão familiar e “casas de apartamentos”.

Foi exatamente na década de 1930 que se estabeleceu um divisor, com a ocorrência simultânea do estímulo à produção de novos loteamentos e do desestímulo à moradia para renda, ambos consolidados pela Lei do Inquilinato, de 1942.

Conforme o trabalho de Maurício Abreu (1994: 25seg) evidencia, alguns novos loteamentos desse período tiveram, pelo menos no nome, a influência de Howard, tais como a *Cidade-Jardim* Laranjeiras e a *Cidade-Jardim* Corcovado, localizadas em terrenos desocupados por antigas fábricas de tecelagem, a Aliança e a Corcovado, respectivamente, nos bairros de Laranjeiras e Jardim Botânico, no Rio de Janeiro. Mas foi ao longo do tronco da estrada de ferro Central do Brasil que se instalou o maior número de loteamentos surgidos no período, com esparsas reproduções nos bairros servidos pelas ferrovias da Leopoldina, Auxiliar e Rio d’Ouro.

A partir dos anos 1950, quando o desestímulo à moradia de aluguel ganhou maior ímpeto, os loteamentos da periferia tomam vulto. Talvez as únicas conseqüências do modelo original *howardiano* sejam o vínculo com a estrada de ferro, a estruturar o “cacho de uvas”, e o isolamento entre um loteamento e outro, ocupando aleatoriamente as faixas marginais, conforme se tornassem disponíveis.

A ocupação extensiva, rarefeita e isolada, passou a ser a característica maior desses assentamentos populares, que, logo a seguir, também se transformavam em

irregulares, porquanto os loteadores não alcançavam prover as infra-estruturas que a legislação passou a exigir.

Ao final dos anos 1970, nova lei federal determinou outros encargos ao loteador, que, evidentemente, repassaria os custos aos compradores de lotes. Exigindo completa infra-estrutura, que, à ocasião, grande parte da cidade formal não dispunha, a legislação deu forte impulso à ampliação da irregularidade nos subúrbios cariocas.

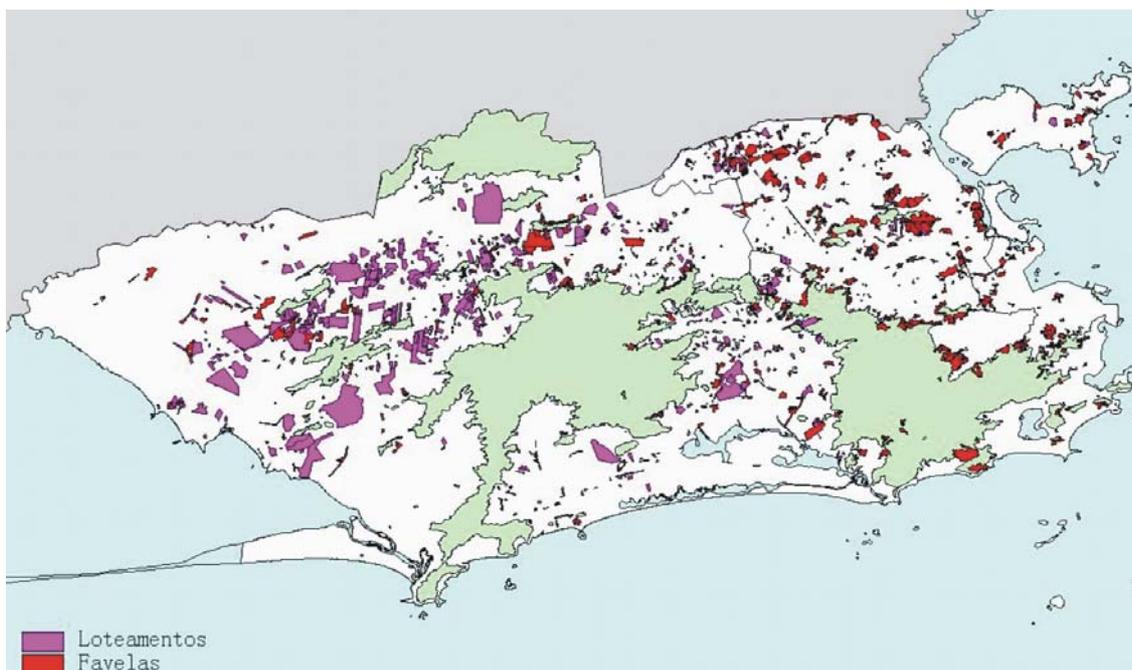


fig.23- Município do Rio de Janeiro: indicação da predominância de loteamentos irregulares na Zona Oeste (AP5) e de favelas na Zona Norte (AP3). Fonte: Instituto Pereira Passos.

O modelo suburbano da casa isolada – em núcleo vicinal também isolado, servido por transporte rápido (tão rápido quanto a burocracia corporativa e a falta de investimentos permitiam), com as carências que conhecemos – foi apropriado pela população carioca de baixa renda como a principal alternativa para suprir a sua necessidade por casa própria, a grande transformação no sistema de moradia urbana do século. Nesse sentido, poderíamos dizer que o subúrbio é fruto do modelo de propriedade familiar da moradia urbana: a casa própria. E o subúrbio irregular é resultado da casa própria sem financiamento.

A expansão precursora

“Portanto, penso bem friamente que (...) cumpre abolir o cinturão miserável da periferia, transportá-lo para mais longe, e, no local em que estava, instituir, pouco a pouco, uma zona de proteção que (...) permitirá constituir a preço baixo um capital cujo valor decuplicará e mesmo centuplicará. “

Le Corbusier (1992: 87)

Nas cidades brasileiras, a expansão desconectada da trama da cidade nem sempre está vinculada à suburbanização. O isolamento tem sido apropriado indistintamente por governos e por empreendedores privados a eles associados para a produção de equipamentos de interesse coletivo que servem de “cabeça de ponte” à futura expansão imobiliária.

A característica desse modelo é o investimento público para além da mancha urbana, criando um pólo a partir do qual as áreas intersticiais entre o novo equipamento e a cidade passam a atrair outras ocupações e tendem a se valorizar. Tal como teorizou Le Corbusier.

Os passos seguintes compreendem as pressões para que sejam feitos investimentos públicos em infra-estrutura, de modo a prover a nova área dos requisitos necessários à contemporaneidade urbana. Evidentemente, nenhum desses passos teria sido dado em sintonia com algum planejamento da cidade, em que os vetores para o crescimento tivessem sido estudados e os benefícios coletivos advindos do investimento público tivessem sido previamente avaliados. Apostando no crescimento inevitável da cidade, os governos se sentem à vontade para, mesmo sem previsão, investirem à frente.

O ciclo se fecha quando os interesses privados consolidam-se na nova área e aquela iniciativa original, desvinculada de uma análise prévia, passa a ser tratada como um atestado de grande visão do estadista que a promoveu...

Em resumo, a expansão indutora é caracterizada pela construção de equipamento público localizado além dos limites urbanos; pela ocupação privada da área intersticial; pelo investimento público na provisão de infra-estrutura nesta área; e pela ausência de planejamento prévio que avaliasse essa decisão original.

Por ocasião da mudança da Corte Portuguesa para o Brasil, em 1808, a cidade do Rio de Janeiro, sem que estivesse preparada, teve que abrigar milhares de famílias integrantes da comitiva real, inclusive a rainha e o príncipe regente. Pouco tempo depois, tendo sido negociada uma quinta em São Cristóvão, a família real nela se estabeleceu e promoveu obras capazes de transformá-la minimamente em um palácio.

Entre outras providências, o governo imprimiu diretrizes estimulando a ocupação das margens do caminho que ligava a cidade à Quinta, de modo a oferecer

uma paisagem menos rural. A distância, contudo, era de 6km, aproximadamente três vezes a maior dimensão da cidade. Este foi o primeiro empreendimento imobiliário urbano de grande vulto, no qual se associaram o governo e os interesses privados. É um caso explícito de expansão urbana induzida a partir da implantação de um equipamento para além das fronteiras da cidade.

Esse caso pode ser considerado como parte integrante do modelo em estudo apenas em seu aspecto morfológico. Nessa ocasião, na vigência uma monarquia absoluta, ainda não se formulara o conceito de cidade como uma instância pública. Mesmo os equipamentos de governo ainda se encontravam embaralhados como propriedade real ou propriedade coletiva. Ao longo do século XIX é que, paulatinamente, os conceitos se aperfeiçoaram. A prática então em vigor, relativamente às obras de interesse coletivo, era a de que a iniciativa privada, mediante concessões, executasse os programas de desenvolvimento urbano e se beneficiasse dos seus resultados. Assim ocorreu com a implantação dos serviços de iluminação a gás, transporte coletivo, entre outros, que se estabeleceram no Rio a partir de meados do século.

Com a República, o todo urbano foi tratado pela primeira vez de modo abrangente. Foi sob o regime republicano, com efeito, que o governo federal promoveu a grande remodelação da cidade do Rio de Janeiro, sob os comandos do prefeito Pereira Passos e do ministro Lauro Muller.

Esses investimentos se deram rigorosamente na melhora e enriquecimento da cidade existente e na sua preparação para responder pelo papel de principal centro urbano do país. Essa atitude corresponde àquela que o governo francês exerceu 50 anos antes, quando promoveu as grandes obras de Paris, sob a batuta de Haussmann e que, na análise de Pierre Pinon (2002:199), consistiu no advento da “fabricação da cidade como prerrogativa pública”. As reflexões teóricas sobre o financiamento da cidade, os modos de negociar e de empreender os regulamentos, a noção de plano de conjunto tiveram os seus marcos fixados nessa ocasião. Pela primeira vez na história de Paris um empreendimento público e administrativo impunha-se, justamente em um contexto político e econômico calcado em concepções e métodos liberais.

Pinon lembra que, antes, monarcas empreendedores, como Henrique IV ou Luiz XIV não criaram senão “praças reais” e que a fabricação da cidade estava nas mãos dos atores privados, dos loteadores. A grande mudança teve lugar a partir da metade do século XIX, quando os projetos passaram a ser de responsabilidade governamental, mesmo que suscitados por particulares articulados em grupos de pressão.

As duas primeiras ações de planejamento urbano compreensivo de iniciativa governamental, no Brasil, ocorreram no início do século XX: Pereira Passos, no Rio, em 1904 e Moreira Maciel, em Porto Alegre, em 1914. Ao final dos anos 1920, foi elaborado o primeiro plano diretor de uma cidade brasileira, para o Rio de Janeiro, pelo urbanista francês Alfred Agache. O mesmo urbanista elaborou, posteriormente, planos para Curitiba, Niterói e Vitória. Prestes Maia, no início dos anos 1930, elaborou o Plano de Avenidas para São Paulo. Estas iniciativas evidenciam uma ação governamental ainda tímida, frente às necessidades das cidades brasileiras.

A partir de então, sob o ponto de vista das estratégias urbanísticas, não deveria haver uma ação pública importante para a definição de vetores do crescimento urbano que não correspondesse às linhas planejadas e ao interesse coletivo. Não obstante, há abundantes exemplos em sentido contrário, que podem atuar negativamente ao desenvolvimento da cidade.

A política de remoções compulsórias de favelas na cidade do Rio de Janeiro, no início dos anos 1960, teve como modelo hegemônico a construção de grandes conjuntos residenciais em terrenos localizados muito além da mancha ocupada pela cidade. Os dois mais conhecidos são a Cidade de Deus, em Jacarepaguá, e a Vila Kennedy, em Santíssimo. Pelo isolamento em que essas áreas se encontravam, a dezenas de quilômetros de distância do centro, e, talvez, pelos novos assentamentos serem destinados a famílias pobres, sem maiores possibilidades de atração de equipamentos e serviços privados, mais propriamente poderíamos designá-los, ironicamente, por “expansão exilada”.

Com efeito, a remoção significou, para muitas famílias, um exílio dentro da própria cidade. Pelo menos uma geração teve que conviver com esse isolamento, até que a cidade se espraiasse àquelas zonas. A política de remoções, nessa avaliação, não teve um caráter plenamente indutor – o teve apenas em parte – de expansão da mancha urbanizada, como muitos lhe atribuem. Todavia, em grande número de outras cidades brasileiras, ao tempo em que o Banco Nacional de Habitação promoveu a construção de conjuntos residenciais, foi esse o modelo adotado. Expressiva parcela desses novos assentamentos se localizou para além das áreas urbanizadas, em lotes de características rurais. A crítica que se levantou contra iniciativas dessa natureza fez com que o BNH passasse a ser mais cuidadoso na autorização de novas construções isoladas.

Mais recentemente, contudo, o modelo tem adquirido mais vitalidade. Dois casos, ainda em desenvolvimento, podem ser exemplares. Um, da iniciativa pública, em Macaé, cidade do estado do Rio de Janeiro; outro, de iniciativa privada, em Goiânia, capital do estado de Goiás.

Macaé é uma cidade com menos de 150.000 habitantes e é o foco da indústria de exploração do petróleo em águas profundas da bacia de Campos. Por essa condição, tem experimentado nos últimos anos uma forte pressão imobiliária.

A construção do novo Fórum de Justiça da cidade foi feita em área erma, à beira da estrada de chegada à cidade, e distante alguns quilômetros do núcleo. O sítio escolhido é absolutamente desprovido de qualquer infra-estrutura. A função do novo edifício público demanda o uso por funcionários, advogados e público em geral, o que exige deslocamentos exagerados, se considerado o tamanho da cidade.



fig.24. Fórum de Macaé

A implantação do Fórum, nesse local, tem dois desdobramentos importantes quanto à contigüidade: primeiro, enfraquece o centro, onde os poderes da cidade historicamente se localizaram, com reflexos futuros à identidade e memória coletivas; segundo, cria um pólo de atração para além da mancha urbana, o que acarretará a demanda por novos serviços, equipamentos e infra-estrutura, com ônus expressivos para o orçamento público, que, é claro, será chamado para suprir as despesas.

Goiânia é uma cidade com 1,2 milhões de habitantes, desenhada na década de 1930 por Atilio Correa Lima. Capital do estado, foi muito beneficiada pelo desenvolvimento do Centro-Oeste brasileiro, a partir da construção de Brasília, experimentando grande crescimento demográfico. O centro da cidade, núcleo dos poderes municipal e estadual, foi traçado com grande clareza e tem nas edificações públicas seus marcos urbanísticos mais importantes.

Há alguns anos se estudava a ampliação dos equipamentos do governo municipal para os arredores da antiga estação férrea, que entrou em desuso, localizada ao término de um dos eixos estruturantes do projeto de Atilio. Durante essas tratativas, contudo, o governo municipal foi seduzido por proposta de empresário imobiliário para a transferência da sede do governo municipal para uma área além da cidade, à margem da estrada federal que liga Goiânia a Brasília. Nesse

sítio, onde o empreendedor está implantando um novo bairro destinado a estratos de renda alta, a sede da Prefeitura seria construída sem ônus para a municipalidade.

Pela distância do centro e pela ausência de quaisquer serviços nas redondezas, o acesso à nova sede da Prefeitura, já construída e ocupada, tem acarretado transtornos tanto para funcionários quanto para a população demandante. Embora ocupando uma grande área, o edifício não é, contudo, suficiente para abrigar todos os serviços municipais, o que exigiu uma complementação, mediante a construção de novas edificações, atualmente em estudo. Perguntei ao prefeito sua avaliação quanto ao presente recebido pela municipalidade. Ele afirma que não teria feito essa escolha, mas, como no início de seu mandato a edificação já estava em fase de conclusão, não lhe cabia outra alternativa senão prosseguir.

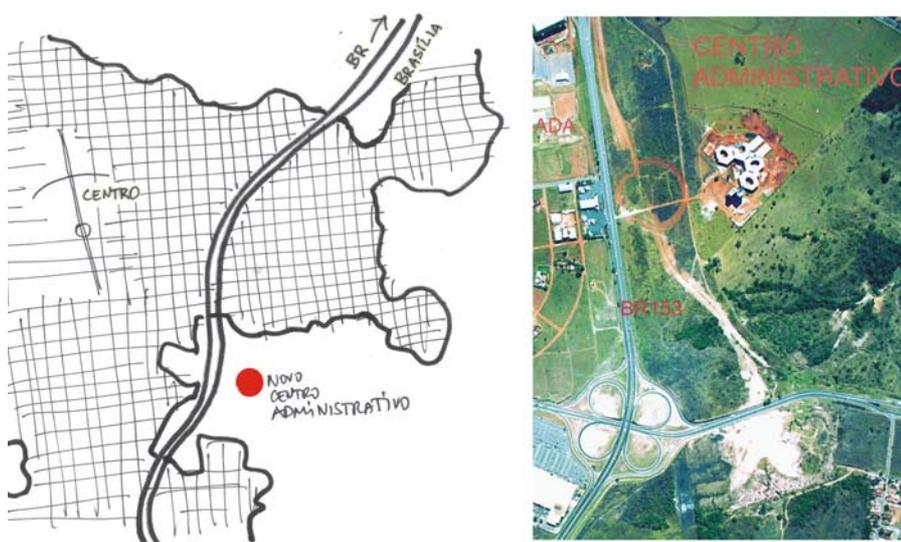


fig.25 Goiânia

No exemplo de Goiânia – mais do que no de Macaé, uma vez que na cidade fluminense, trata-se do Judiciário, que é uma instância estadual, e no da capital goiana a própria municipalidade é a responsável pelo planejamento da cidade –, fica muito bem caracterizado o modelo de *expansão indutora*, no qual o poder público atua em sinergia com a iniciativa privada para atender prioritariamente a interesses privados. Mas não é apenas isso. O poder público atua em detrimento dos interesses coletivos, porque, obviamente, a transferência da sede da prefeitura, por maior que tenha sido o regalo, não fortalece a cidade e não fortalece os vínculos dos cidadãos com o poder local. Evidentemente, é uma atitude de ruptura com a cidade desenhada. É, também, uma atitude de ruptura com o conceito advindo com a modernidade, da construção da cidade como uma prerrogativa pública.

3.1.2.2 Expansão e contigüidade.

A expansão se dá de modo pleno quando há prolongamento entre tecidos urbanos, alcançando-se a tríplice condição estudada por Panerai (1997:178): as lógicas dos sistemas viário, edifício e parcelário. No caso da expansão por *articulação*, pelo menos em um ou em dois desses sistemas, eles não serão coincidentes.

Como temos visto ao longo deste trabalho, no contexto cultural de ruptura, que foi hegemônico por mais de século, as expansões em geral trataram de estar diferenciadas morfologicamente dos tecidos urbanos limítrofes. Sendo indispensável algum vínculo, ele seria o mais tênue possível. Em geral, ele se faria limitadamente ao sistema viário.

Vamos examinar, então, alguns modos de articulação entre os sistemas.

A articulação entre sistemas viários é a mais imediata e necessária para que se apresente um mínimo de funcionalidade entre os tecidos. No entanto, ela pode se dar em níveis distintos, conforme estejam articulados apenas às redes viárias principais (estrutura), total ou parcialmente, ou alcancem as redes viárias secundárias (no interior dos tecidos respectivos).

A articulação entre as redes principais foi um dos objetivos urbanísticos do programa Favela-Bairro, como implantado na cidade do Rio de Janeiro, conforme descrito em Conde e Magalhães (2004). Embora a favela não constitua especificamente uma área nova de expansão, o caso pode ser incluído neste tópico porque se apresenta como uma incorporação à cidade de áreas já implantadas e que, no entanto, por razões diversas, não se encontrava a ela articulada. Penso que podemos dele nos apropriar também por razões didáticas, em vista da sua simplicidade demonstrativa.

Dentre os exemplos projetuais do programa de urbanização de favelas, destaco o do Complexo do Sapê, no bairro de Madureira, constituído por cinco favelas vizinhas, implantadas na encosta do morro do Sapê.

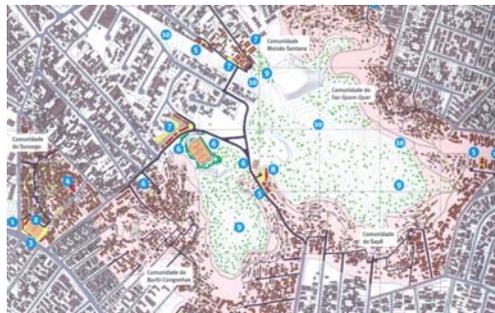
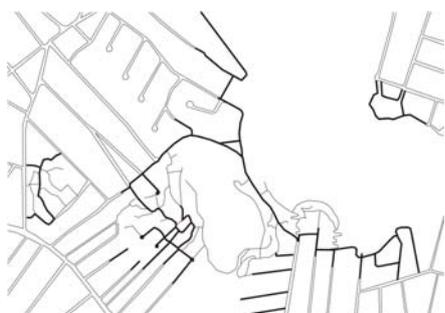


fig.26 Sapê

A primeira condição, a articulação entre os sistemas viários principais (o do Complexo e o do bairro formal), foi feita de modo pleno, especialmente pela

construção de uma ligação entre as encostas opostas, passando pelo alto do morro, e servindo como vínculo entre os bairros formais de um lado e de outro da elevação. Esta rua construída serviu também como articulação entre as favelas vizinhas e os equipamentos sociais implantados ao longo dela. A segunda condição de articulação também foi alcançada, como se evidencia na planta urbanística. Refiro-me a articulação entre os sistemas viários secundários dos bairros formais e das favelas limítrofes. Adicionalmente, as características paisagísticas dos traçados mantiveram alguma correspondência, seja quanto ao dimensionamento, seja quanto ao tratamento das áreas públicas ou mesmo das áreas privadas. Desse modo, a relação entre as favelas do complexo do Sapê e os bairros vizinhos pode ser percebida como uma articulação plena entre os tecidos, sob a lógica do sistema viário.

Outro exemplo a examinar, quanto à articulação entre os sistemas viários, é o conjunto de edifícios destinados à classe média, localizado no bairro do Leblon, Rio de Janeiro, conhecido por Selva de Pedra. Implantado onde havia anteriormente a favela da Praia do Pinto, incendiada em 1969, esse conjunto é composto por uma área de 16 ha, destinada preponderantemente à habitação multifamiliar.

No caso que nos interessa, convém destacar que a estrutura viária do projeto se ajusta à estrutura do bairro receptor, tanto nas vias limítrofes quanto em duas outras que compõem o parcelamento e que disciplinam a ocupação entre as funções residencial e comercial. No entanto, o sistema viário secundário, interno à Selva de Pedra, é destituído de vínculo formal ou de traçado com o sistema do bairro do Leblon. Composto por quatro ruas que terminam em *cul-de-sac*, frente a uma praça interna, esse subsistema é alheio ao desenho do bairro. As características paisagísticas do traçado também são diferentes das do Leblon, seja na relação entre áreas públicas e áreas privadas, seja no seu dimensionamento ou nas escalas em que se constituem.

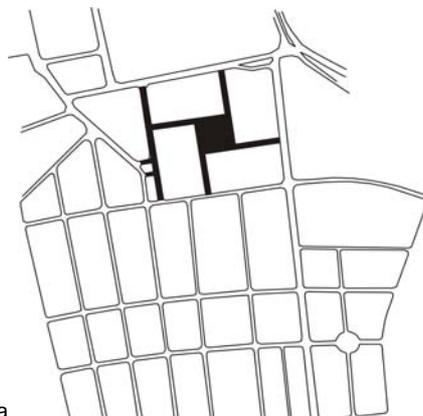


fig.27 Selva de Pedra

Comparando os casos do Complexo do Sapê e da Selva de Pedra, poder-se-ia dizer que a articulação entre os seus sistemas viários relativamente aos bairros receptores, é plena no primeiro e parcial no segundo. Ou, ainda, o primeiro é

compatível integralmente com a contigüidade, enquanto que o segundo é compatível parcialmente com a ruptura.

O segundo modo de articulação entre os tecidos urbanos examinados é aquele relativo aos sistemas edilícios. Neste, observaremos três subsistemas: a altura das edificações, a relação entre edificações vizinhas (justaposição ou isolamento); e a relação entre a edificação e o domínio público (alinhamento).

Ainda utilizando o exemplo do Complexo do Sapê, observamos que quanto à altura das edificações, há compatibilidade entre os dois tecidos urbanos, o da favela e o do bairro formal. Em ambos, prevalece a altura de até dois pavimentos entre as zonas limítrofes, com eventual ocorrência de mais um andar, seja em um, seja no outro dos tecidos.

Já no caso da Selva de Pedra, as edificações têm, em geral, 15 pavimentos, em contraste com os cinco pavimentos do bairro do Leblon. Esta altura era a que vigia no bairro como regra ao tempo do projeto do novo conjunto (início dos anos 1970), salvo para as edificações isoladas das divisas, quando o número de pavimentos poderia ser maior.

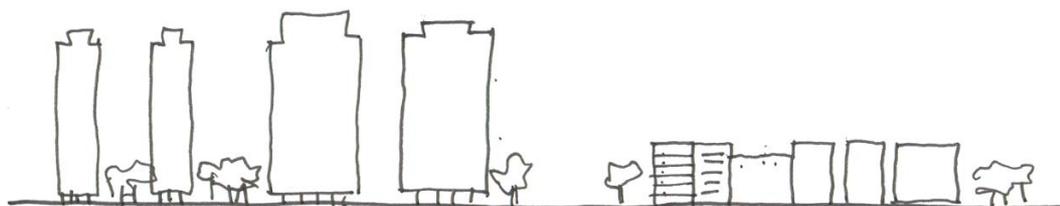


fig.28

Selva de Pedra

Leblon

Quanto à relação entre as edificações vizinhas, no caso do Sapê observa-se, no geral, que elas se apresentam autônomas umas das outras, às vezes isoladas, outras vezes justapostas. Trata-se de uma situação muito próxima daquela que ocorre no bairro formal limítrofe. Já na relação entre a Selva de Pedra e o Leblon, os subsistemas são muito diferentes, sendo o primeiro composto integralmente por edificações isoladas das divisas e o segundo prevalentemente de edificações justapostas entre si.

Na análise da relação entre edificação e domínio público (alinhamento), observa-se uma indefinição no caso da favela e uma boa definição no caso do bairro limítrofe, configurando uma diferença importante entre os subsistemas. O mesmo ocorre, de certo modo, na comparação entre os outros dois exemplos que estamos estudando. De um lado, no bairro do Leblon, a definição público/privado é muito clara, enquanto que na Selva de Pedra ela originalmente se dava em uma transição não

tratada como tal. Posteriormente, a Selva de Pedra construiu elementos que passaram a formalizar a apropriação privada da área indefinida pelo alinhamento.

Continuando nas “três lógicas” estudadas por Panerai, o terceiro modo de articulação entre os tecidos se refere ao subsistema de parcelamento da terra. Evidentemente, no caso do Complexo do Sapê, a situação fundiária na origem era totalmente diferente da do bairro limítrofe. Todavia, com a evolução do programa Favela-Bairro e a atuação da regularização da propriedade, as parcelas, agora de menores dimensões, passaram a manter, apesar do desenho irregular, alguma relação de escala com as parcelas do bairro formal.

No outro exemplo comparativo, os tamanhos dos lotes são substancialmente distintos, sendo os da Selva de Pedra aproximadamente três vezes maiores que os lotes modais do Leblon. Essa diferença foi definida para que viesse a permitir a maior altura das edificações. Desse modo, há uma correlação explícita, de origem, entre parcela e escala.

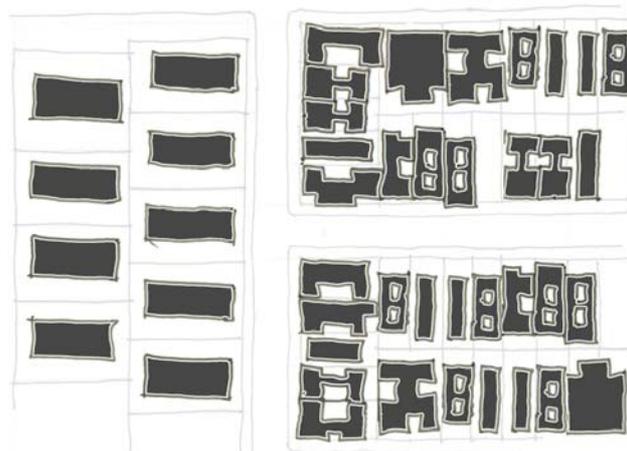


fig.29 Selva de Pedra Leblon

Vistas essas duas situações, comparando-se as possibilidades de articulação entre os tecidos urbanos e tendo-se como elementos de análise os seus constituintes viário, edílico e fundiário, fica evidente uma relação relativa de contigüidade maior entre os exemplos de Madureira e uma relação relativa de ruptura maior entre os exemplos do Leblon.

Uma interpretação possível é justamente o movimento de adesão entre favelacidade, que se estabeleceu na origem da formação do assentamento. Ou seja, a favela não se colocou em oposição à cidade, mas, ao contrário, como a oportunidade de seus moradores virem a participar da vida urbana de modo amplo, através das relações econômicas, culturais, sociais e políticas. A moradia em favela era a

viabilidade espacial da constituição dessas relações. E, nesse sentido, o programa Favela-Bairro se compôs como um instrumento nesse direcionamento.

Já no caso da Selva de Pedra-Leblon, o conjunto foi concebido como partícipe de um modelo arquitetônico-urbanístico que se pretendia diretor de uma nova cidade. Substituindo, no local, uma favela incendiada, a Selva de Pedra se apresentava como uma resposta do movimento moderno de arquitetura à crise da cidade. Não lhe cabia propor uma articulação plena entre os dois modelos, mas apenas aquela indispensável.

3.1.3 Adensamento. Densidades em combinação.

A densidade, tal como conformada para o interesse da contigüidade, é uma noção dinâmica, que não se esgota no quociente área construída/área de terreno/população. Partindo dessa equação, o que mais interessa especificamente é a relação entre adensamento e desadensamento, isto é, o conceito de densidades em combinação. As densidades podem ser altas ou baixas, mas o mais relevante é a tendência de alta ou de baixa em sintonia com o conjunto urbano. Assim, é a dinâmica do jogo das densidades no interior da cidade que apóia o estudo da contigüidade – não é um momento, mas uma série.

Vamos analisar a experiência do Rio de Janeiro para a ilustração deste tópico. Nela poderemos ver que a cidade se adensou paulatinamente até meados do século XX e que desadensou de maneira importante a partir desse marco. Essa inflexão corresponde a um conjunto de mudanças históricas estruturais no qual se incluem um novo modelo de propriedade para a habitação popular, a assunção da construção da cidade como uma prerrogativa pública e a simultânea insuficiência das ações governamentais, a prevalência do transporte sobre pneus, e a hegemonia da doutrina do urbanismo modernista. O adensamento ocorre em uma relação de adesão à cidade existente e é compatível com a centralidade no centro histórico; e o desadensamento, ao contrário, ocorre em ruptura.

Concentração e expansão no Rio de Janeiro

A cidade do Rio de Janeiro esteve, por mais de três séculos, conformada basicamente aos limites que, hoje, compõem a Zona Central expandida (AP1)¹⁷. É aí

¹⁷ O município do Rio de Janeiro é hoje dividido administrativamente em cinco "áreas de planejamento": a) **AP 1**, engloba os bairros centrais, inclusive o Centro propriamente dito, e se estende até os bairros do Caju e São

que se encontram os mais importantes exemplares da arquitetura colonial, tais como o Paço da Praça XV – antigo Palácio dos Vice-Reis, depois sede do Império –, os conventos de São Bento e de Santo Antônio, a igreja do mosteiro da Glória, a igreja de São Francisco de Paula e o Passeio Público, primeiro jardim público do país.

Com a passagem de Colônia para Império, a cidade cresceu nos vetores para o sul (bairros do Catete, Flamengo e Botafogo) e para o oeste (São Cristóvão, Caju, Tijuca), mas o centro se manteve como núcleo. A República, ao implantar a maior reforma urbanística experimentada pela cidade, refez e consolidou o centro como sede da representação nacional, construindo, entre outros elementos estruturantes, a avenida Central, o bairro da Lapa-Cruz Vermelha e o porto.

Ao longo das primeiras seis décadas do século XX – e enquanto o Rio era a capital do Brasil –, o centro se rearranjou em acordo com demandas funcionais e simbólicas: desmontou o morro do Castelo, onde a cidade fora fundada, e na esplanada resultante construiu os principais edifícios públicos administrativos da República, inclusive um dos principais ícones da arquitetura moderna, a sede do Ministério de Educação e Saúde, hoje designado por Palácio Capanema; abriu a sua maior avenida urbana, a Presidente Vargas, rasgando o centro em direção aos subúrbios; arrasou o morro de Santo Antônio e, na nova esplanada, sediou a representação das principais empresas estatais do período (1960-1974), em que, não sendo mais capital de direito, ainda o era de fato: a Petrobrás, o BNH e o BNDES. Esse desmonte também serviu para implantar o aterro do Flamengo, que deu à cidade um parque moderno de dimensões metropolitanas. Enfim, o Rio de Janeiro construiu e reforçou a sua centralidade urbana, metropolitana e nacional no seu centro, palco de 400 anos de história.

Como se expressa essa centralidade nos índices de densidade? O avanço da urbanização sobre o território carioca se deu, a partir do centro histórico, como vimos, nas direções sul e oeste, articulado pelo caminho do transporte coletivo. O bonde serviu de conduto à expansão para o sul e para os bairros da Tijuca, enquanto o trem organizou a expansão para os subúrbios. Ambos os sistemas tiveram início de meados para o final da segunda metade do século XIX, quando a cidade tinha uma população de aproximadamente 300.000 habitantes, e alcançaram o seu apogeu na década de 1950, quando a população beirava os três milhões.

Cristóvão e, na outra face, alcança Santa Teresa; b) -**AP 2**, os bairros da zona sul, tais como Copacabana, Ipanema, Lagoa e Botafogo, mas também parte da Zona Norte, os bairros polarizados pelos bairros da Tijuca e de Vila Isabel; c) **AP 3**, os bairros suburbanos da Zona Norte, como Penha, Olaria, Méier, Irajá, Madureira, até Marechal Hermes, e Ilha do Governador e Maré; d) -**AP 4**, zona de expansão mais recente, englobando os bairros polarizados por Jacarepaguá e pela Barra da Tijuca; e e) **AP 5**, localizada na metade oeste do município, a partir de Deodoro, integrada pelos bairros polarizados por Bangu, Campo Grande e Santa Cruz.

Nesse período, de aproximadamente 75 anos, a mancha ocupada do território carioca expandiu-se em cerca de seis vezes, ao passo que a população cresceu dez vezes.¹⁸ Houve portanto, um paulatino adensamento, tendo como foco o centro da cidade. Todavia, ocorreu também um deslocamento da população moradora do centro, reduzindo relativamente os índices de densidade populacional, mas aumentando os de densidade construída. Vale lembrar que o crescimento populacional, nesses anos, foi contemporâneo do crescimento das funções econômicas e políticas da cidade e da implantação de importantes áreas institucionais, tais como o porto e toda a sua zona de retaguarda, o centro de negócios da avenida Rio Branco, o centro administrativo do Castelo, as zonas industriais de São Cristóvão e dos subúrbios. O crescimento destas funções foi responsável, em parte, pela substituição, no centro, do uso residencial.

Dos anos 1960 ao fim do século XX, a população da cidade aumentou de três milhões para 5,8 milhões de habitantes, ou seja, quase dobrou. Todavia, a área urbana ocupada expandiu-se proporcionalmente muito mais: cresceu mais de três vezes. Portanto, entre 1960 e 2000, houve um desadensamento importante.

A densidade populacional caiu de 15.000 hab./km² para 10.000 hab./km². Ou seja, o desadensamento populacional correspondeu a aproximadamente 33%. Dito de outro modo, significa que, se tivesse sido mantida a mesma densidade populacional do início do período, a cidade teria chegado no ano 2000 com um território ocupado equivalente a 380km², ao invés dos 580km² efetivamente alcançados. Isto é, a superfície urbanizada poderia ser próxima a 60% da de hoje.¹⁹

¹⁸ A construção desse quadro, de elaboração própria, está baseada nos seguintes dados: 1870: Área urbana: 27km²; População: 275.000 habitantes; 1930: Área urbana: 127km²; População: 1.550.000 habitantes; 1955: Área urbana: 194km²; População: 3.000.000 habitantes; 1980: Área urbana: 400km²; População: 5.080.000 habitantes; 2000: Área urbana: 570km²; População: 5.875.000 habitantes.

19 Nota metodológica

O cálculo da **área urbanizada** ou **território ocupado** obedeceu aos seguintes critérios:

1. Para o ano de 1870, foi utilizado o levantamento realizado por Leopoldo José da Silva e outros, constante de manuscrito aquarelado sobre papel, em 281 pranchas na escala 1:1000, copiado em meio digital pelo Arquivo Nacional Rio de Janeiro. Pranchas do estudo: 170
ÁREA URBANIZADA: 27,31 km².
2. Para o ano de 1930, foi utilizado o levantamento baseado na triangulação da carta cadastral, executado e impresso por The Aircraft Operating Company Ltd. para a Prefeitura do Distrito Federal, na administração do Prefeito Antônio Prado Junior (escala 1 : 2000), copiado em meio digital pelo Arquivo Nacional Rio de Janeiro. Pranchas do estudo: 141. ÁREA URBANIZADA: 127,86 km².
3. Para os anos 1959-1961, foi utilizado o levantamento aerofotogramétrico executado para a Prefeitura do Distrito Federal e Estado da Guanabara por Serviços Aerofotométricos Cruzeiro do Sul S.A., 116 pranchas. (escala 1 : 5000), copiado em meio digital pelo Instituto Pereira Passos. Pranchas do estudo: 116. ÁREA URBANIZADA: 194,7 km².
4. Para os anos de 1974, 1984 e 1996, foram utilizadas as informações constantes da Tabela 7.1.1, p.393, do *Anuário Estatístico da Cidade do Rio de Janeiro 1998*, publicado pelo Instituto Pereira Passos da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Os mapas utilizados tiveram por base as seguintes imagens de satélite: para 1974 e 1984, imagem de satélite TM LandSat; para 1996, imagem satélite SPOT de 1994, com atualizações por fotografias aéreas de 1996, na escala 1:20 000.

Se em 40 anos a mancha urbana triplicou e a população dobrou, nos últimos vinte (1974-96) essa relação continuou evidenciando um desadensamento: a ocupação do solo expandiu-se em 44,5%, enquanto a população cresceu 24%.²⁰ A relação entre população e território ocupado mostra um desadensamento de 16,5% em vinte e dois anos! É significativo destacar que depois que deixou de ser a capital de fato do país (1974)²¹ e de ser estado da Guanabara (1975), pela fusão ao estado do Rio de Janeiro, a cidade incorporou à sua mancha urbana um território equivalente à metade daquele que era ocupado à ocasião. Esse desadensamento era compatível com o enfraquecimento dos papéis político e financeiro do centro histórico e com o advento de uma nova centralidade comercial e imobiliária localizada na Barra da Tijuca.

Foi feito o ajuste entre as percentagens de Área Territorial indicadas e a área total do município, conforme a tabela 1.1.4, do mesmo Anuário, p. 38, resultando as seguintes Áreas Urbanizadas: para 1974: 401 km²; para 1984: 520 km²; para 1996: 581 km².

5. No caso dos três primeiros levantamentos, estão incluídas no cômputo da Área Urbanizada as ocupações voltadas para um sistema viário minimamente compatível com um lugar urbano, excluindo-se, portanto, aquelas apoiadas apenas em estradas, bem como aquelas muito rarefeitas ou claramente compondo parcelamentos rurais. Foram excluídas as áreas ocupadas por florestas, mangues, lagoas e atividades agrícolas. Em vista da diversidade entre os levantamentos, os números alcançados tem caráter aproximado.

6. Não tendo sido manipulado o conjunto de levantamentos constantes da tabela 7.1.1, acima referida, não é possível avaliar o grau de compatibilidade entre ele e o conjunto dos demais estudos. Não obstante, para o interesse deste tópico, parece-nos suficiente a constatação de que, mantida a coerência dos cálculos internos a cada um dos conjuntos, o primeiro deles (1870-1930-1960) apresenta uma curva de adensamento enquanto que o segundo deles (1974-1984-1996) apresenta uma curva de desadensamento.

Observação: Considerou-se “área urbanizada” e “território ocupado” como sinônimos, porque, à ocasião dos primeiros levantamentos, esses conceitos poderiam ser considerados em superposição, visto que a implantação das infra-estruturas, que posteriormente viria a diferenciá-los, ainda era muito incipiente, resumindo-se ao sistema viário.

²⁰ Dados de elaboração própria a partir de informações do *Anuário Estatístico da Cidade do Rio de Janeiro*, 1998, p.393.

²¹ Considero que a transferência da capital para Brasília se consolidou, de fato, ao término do governo do presidente Médici, na medida em que tanto as embaixadas como os últimos ministérios que ainda mantinham gabinete ministerial no Rio de Janeiro concluíram seus processos de mudança.

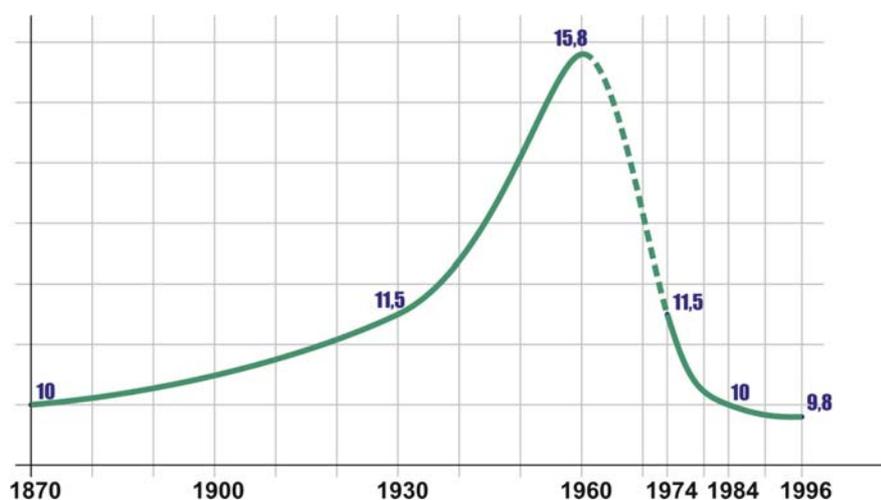


fig.30- Município do Rio de Janeiro 1870-1996. Relação entre população e território ocupado (mil habitantes/km²).
 Fonte: elaboração própria, segundo dados indicados na Nota Metodológica (página anterior).

As regiões da cidade que experimentaram maior vitalidade até os anos 1970, nestas últimas décadas perderam população (caso da AP2 e AP1) ou se mantiveram estáveis (AP3). Grosso modo, a área da cidade que era urbanizada²² até o Rio de Janeiro deixar de ser capital de fato do país teve sua população reduzida em 2% nos últimos 20 anos (1980-2000). Pode-se dizer, assim, que o crescimento populacional se deu exclusivamente nas Áreas de Planejamento 4 e 5. A população dessas regiões passou de 1,3 milhões em 1980 para 2,2 milhões em 2000. Esse acréscimo de 860.000 habitantes inclui todo o crescimento populacional da cidade no período considerado e mais 100.000 habitantes, emigrantes das outras regiões. Ou seja, os bairros localizados nas Áreas de Planejamento 4 e 5 vieram a abrigar uma parcela (2,7%) dos moradores das demais APs e mais todos os novos moradores da cidade de 1980 a 2000. Convém destacar que os bairros populares da AP5 – Zona Oeste – receberam a maior parte desse contingente, 63%. Dos bairros localizados na AP4, Jacarepaguá recebeu 22% e a Barra da Tijuca os restantes 15%.

Em que pese ter sido o foco dos maiores investimentos imobiliários no período, a Região Administrativa da Barra da Tijuca – que engloba os bairros da Barra da Tijuca, Joá, Itanhangá, Camorim, Vargem Pequena, Vargem Grande, Recreio dos Bandeirantes e Grumari – apresenta uma densidade populacional equivalente a 0,22 da densidade populacional média da cidade e a 0,40 da densidade populacional da AP5 – Zona Oeste.

²² Evidentemente, os bairros da Zona Oeste, hoje integrantes das regiões administrativas de Santa Cruz, Campo Grande e Guaratiba, já eram ocupados e tinham história. Todavia, em meados do século XX, eram praticamente áreas rurais, salvo os seus centros, que se apresentavam como pequenas cidades.

Assim, situada a evolução da *densidade populacional*, vamos analisar o quadro de *densidades construídas* na cidade do Rio de Janeiro.

O conceito de *densidade construída* exprime a relação entre o total de área construída (edilícia) e a área de determinado trecho urbano. A equação é área de edificação/área de cidade (ou de bairro, ou de trecho de bairro). A utilização deste conceito será útil para ampliarmos a nossa compreensão sobre essa dinâmica urbana, visto que a densidade populacional é vantajosa para comparação entre bairros residenciais, mas não se coaduna com o estudo entre bairros de variadas funções urbanas, pois a função habitação, embora preponderante na cidade, não é necessariamente preponderante em todos os bairros igualmente.

Admitindo-se que todas as funções urbanas abrigadas demandam estruturas ambientais compatíveis ao seu desempenho, o conceito de densidade construída poderá nos informar melhor sobre o aproveitamento do solo urbano. Com isso, poderemos verificar mais adequadamente o papel desempenhado pelo centro nesse contexto. Nossa análise terá por base os dados relativos a 1991 e 2000.²³

A densidade construída média da cidade é de 24/100²⁴, ou seja, 0,24, tendo crescido em 14% no período. A Área de Planejamento 1 (centro expandido) não apresentou modificação. Evoluíram positivamente, mas abaixo do crescimento da média da cidade, a AP2 (+5,4%) e a AP3 (+11,6%). As demais regiões registraram um crescimento da densidade construída acima da média da cidade: AP5 (+20%) e AP4 (+60%). Considerando-se as médias das áreas de planejamento, a densidade construída tem uma amplitude de 22 vezes entre a mais densa (AP2) e a menos densa (AP5).

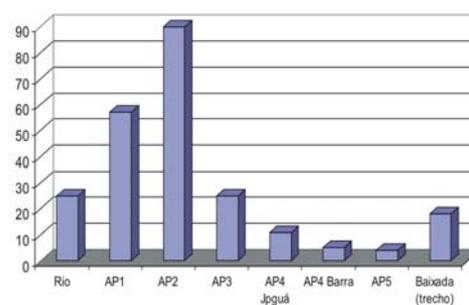
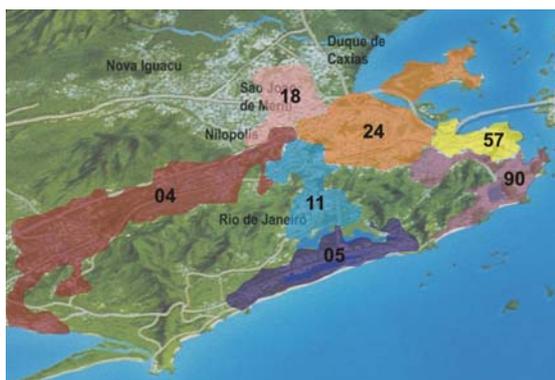


fig.31 Indicação das densidades construídas. Rio de Janeiro.

²³ Informações trabalhadas por mim, segundo dados coletados nos Anuários Estatísticos de 92/93 e 1998, publicados pelo IPP, bem como os dados disponíveis por meio eletrônico, relativos ao ano 2000

²⁴ Ou seja, 24m² de construção em cada 100m² de superfície urbana (onde se incluem os terrenos, o sistema viário, as áreas públicas – praças, jardins etc. –, e se excluem as florestas, zonas agrícolas, montanhas e lagoas). Equivale a 2.400m² / hectare de superfície urbanizada.

Na análise entre os bairros, destacam-se como os mais densos, o Centro, onde o índice é de 1,54, e Copacabana, onde é 1,65.²⁵ Vê-se, portanto, que a densidade construída do Centro é mais de seis vezes superior à densidade construída média da cidade (1,54 x 0,24), ao passo que o centro expandido (AP1) tem menos de três vezes (0,64 x 0,24).

A Área de Planejamento 3, a mais populosa da cidade – que inclui os bairros suburbanos da zona norte, estruturados ao longo das linhas férreas – apresenta uma densidade construída de aproximadamente 0,24, a mesma média da cidade como um todo, e tende à estabilidade.

A zona de maior expansão da construção imobiliária regular na cidade, a AP4, que engloba as regiões de Jacarepaguá e Barra da Tijuca, exibe uma densidade construída média de 0,10, inferior à metade da média da cidade. A Barra da Tijuca, apresenta índice ainda mais baixo, inferior a 0,05, alcançando aproximadamente 20% da densidade construída média do Rio.

A dinâmica da expansão urbana e a sua correlação com a densidade evidenciam uma troca de modelos urbanísticos em meados do século XX.

O novo modelo de ocupação do solo passou a ser o extensivo, onde o aproveitamento é baixo, seja relativamente ao volume construído seja quanto à população. Este modelo não privilegiou classes de renda: tanto as ocupações ricas como as pobres foram perdulárias quanto ao solo ocupado. É o caso dos bairros da fronteira oeste, para onde se deslocaram as famílias pobres, ao adquirirem lotes sem infra-estrutura, bem como o dos bairros ricos da Barra da Tijuca, sob o desenho de Lucio Costa.

Esse modelo é compatível com o enfraquecimento da centralidade localizada no centro, verificável pela estagnação da densidade construída.

Os bairros que compõem a fronteira oeste, que integram a Área de Planejamento 5, foram “desbravados”, sobretudo, através de iniciativas governamentais, com a construção de conjuntos residenciais destinados ao reassentamento compulsório de famílias moradoras em favelas das zonas Centro e Sul. Deve ser incluído entre essas iniciativas o estímulo ao deslocamento industrial para a região, sobretudo para Santa Cruz, promovido desde os primórdios do estado da Guanabara (Osório, 2005). Concomitantemente, ampliaram-se as ofertas de loteamentos populares, os quais apresentam uma ocupação rarefeita. O adensamento se dá ao longo dos anos e das gerações. À exceção dos centros desses bairros, já

²⁵ Dados de elaboração própria a partir de informações do Anuário Estatístico da Cidade do Rio de Janeiro, 1998, p. 398 segs.

consolidados, suas áreas de influência em geral são carentes das infra-estruturas de saneamento, transportes e equipamentos urbanos.

Também os bairros que compõem a Barra da Tijuca tiveram sua ocupação estimulada pelo poder público, ao longo das últimas três décadas, com a construção dos principais investimentos de infra-estrutura e de equipamentos. A iniciativa do governo da Guanabara, em 1969, na elaboração do Plano Piloto, foi apresentada como uma ação que evitaria a “copacabanização” daquela baixada. Lembremo-nos que, ao final da década de 1960, a doutrina urbanística do movimento moderno mantinha pleno vigor entre nós e defendia o modelo dos edifícios isolados, altos, que permitissem a “passagem da brisa do mar”. O bairro de Copacabana, conformado em um *continuum* de edifícios justapostos de mesma altura, seria a antítese. O desenho de Lucio Costa seria a garantia de uma cidade moderna, preservadora da paisagem, funcional. O Rio de Janeiro poderia ser melhor até mesmo do que Brasília!

Embora a característica morfológica mais importante do Plano Piloto para a Barra da Tijuca seja a ocorrência de núcleos de torres residenciais com até 30 pavimentos, entremeados por um tecido de habitações unifamiliares, a densidade construída é, ainda hoje, baixa em relação à média da cidade, pouco superior a 1/3 da média dos subúrbios da Zona Norte (AP3). Assim, a despeito de a superfície urbana da Barra ser equivalente a 2,5 vezes a superfície urbana da AP2 (bairros da Zona Sul + Tijuca), o seu volume construído é cinco vezes inferior. Por isso, a relação entre as densidades construídas da Barra e da AP2 é de 0,08, ao passo que a relação entre as densidades populacionais é de 0,06. Sabendo-se que as unidades habitacionais médias na Barra da Tijuca tem área construída maior do que aquelas produzidas naquelas outras regiões, explica-se uma densidade populacional menor.

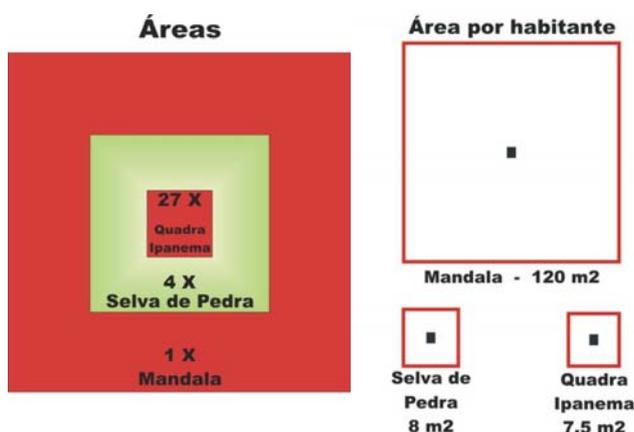


fig.32- Relação entre as **áreas ocupadas** e entre **área ocupada/habitante** nos bairros de Mandala (Barra da Tijuca), Selva de Pedra (Leblon) e quadra típica de Ipanema (5 pavimentos), entre a Av. Visconde de Pirajá e a Lagoa Rodrigo de Freitas. Fonte:elaboração própria, segundo dados coletados em pesquisa desenvolvida em PA5/FAU-UFRJ, 2003.

Concluindo:

A análise entre a ocupação do solo urbano na cidade do Rio de Janeiro e a sua evolução demográfica evidencia um largo período de *adensamento*, que vem do século XIX e alcança os meados do século XX, e um posterior período de *desadensamento*, que chega ao ano 2000.

Esse desadensamento da segunda metade do século está relacionado a diversos fatores convergentes, dentre os quais (i) a perda de vigor – e, depois, o abandono – do sistema de transporte coletivo sobre trilhos (bondes e trem) em benefício de ônibus e automóveis, (ii) a mudança de modelo de propriedade da habitação popular, que passou do aluguel para a moradia própria, (iii) a ausência de financiamentos que permitissem às famílias optarem por moradias localizadas em áreas urbanizadas, (iv) o modelo sociológico de redução do tamanho médio da família, e (v) a doutrina urbanística que privilegiava a expansão através de novos modelos urbanísticos e edifícios.

Também deve ser considerada como uma das causas maiores dessa inflexão urbanística a perda da condição de capital federal sofrida pelo Rio de Janeiro. Essa perda reduziu a centralidade do centro, tanto em seus aspectos econômicos, quanto nos políticos e simbólicos. Considerando, ainda, que o plano de Lucio Costa para a Barra da Tijuca previu a construção de uma nova centralidade metropolitana aí localizada, evidencia-se uma conjugação de fatores que explica a força relativa do novo modelo de ocupação do solo observado no Rio de Janeiro na segunda metade do século XX.

As regiões que apresentaram maior vitalidade imobiliária nas últimas décadas – AP4 e AP5 – têm desempenhos similares quanto ao aproveitamento do solo urbano. Adotando modelos urbanísticos distintos, as densidades médias alcançadas encontram-se, em ambos os casos, bem abaixo da densidade média da cidade. Nesse sentido, são igualmente perdulários na ocupação do solo urbano, exigindo infra-estruturas e serviços comparativamente muito mais dispendiosos, por unidade habitacional, do que os necessários para as demais regiões consolidadas da cidade.

3.1.4 Escala

A **escala** é o terceiro elemento de morfologia urbanística relacionado à ocupação do solo e de interesse para a contigüidade. Tratamos aqui a escala quando relacionada apenas à ocupação, deixando para o próximo item o seu exame em relação aos volumes construídos. Vamos nos apoiar, como esquema para análise, nas três ordens – ou três escalas – estabelecidas por Tricart (*apud* Rossi, 1995: 34): a escala da rua, que compreende as construções e os espaços construídos que a circundam; a escala do bairro, que é constituído por um conjunto de quarteirões com características comuns; e a escala da cidade, considerada como um conjunto de bairros.

3.1.4.1 Escala Urbanística

Escala territorial ou escala da cidade. O Fundão e a Barra da Tijuca

Vamos avaliar, a seguir, dois casos que envolvem a escala da cidade: a Universidade, na Ilha do Fundão e o Plano Piloto da Barra da Tijuca. Embora ambos se consubstanciem como intervenções territoriais, eles se distinguem, entre si, no modo como os volumes construídos foram tratados na sua relação com a paisagem.

No Fundão, três edifícios monumentais, com poucos pavimentos – o Hospital Universitário, e as escolas de Engenharia e de Arquitetura – estão situados no centro e nos extremos da ilha. Entre eles, seriam construídas outras unidades de altura menor. Contudo, apesar de artifícios formais, eles conformaram uma nova escala, mas não conseguiram transformar o território em espaço. A nova escala mostrou-se meramente compositiva. Ela impôs distâncias e relações funcionais incapazes de garantir um mínimo de espírito de coesão ao corpo universitário.

Na Barra, a escala é determinada pela geografia, pelos volumes altos e nucleados, e pela velocidade. Volumes altos e conformando núcleos foi uma decisão estética fundamental, que permitiu a construção da nova escala e a sua sustentação como significado.

O Fundão

Se for difícil, suprima o mar e lance uma planície.

Iniciativas. Aníbal Machado Cadernos de João

A construção de uma Cidade Universitária para a Universidade do Brasil foi objeto de um longo processo de estudos urbanísticos a partir da década de 1930, quando foram avaliadas áreas na Praia Vermelha, no Maracanã-Quinta da Boa Vista

e na ilha do Fundão. Para a primeira delas, foi elaborado um projeto pelo arquiteto Alfred Agache. Para a segunda, os arquitetos Marcelo Piacentini, Le Corbusier e Lúcio Costa, entre outros. Para a última, os estudos foram realizados por equipe da própria Universidade, liderada pelo arquiteto Jorge Moreira.

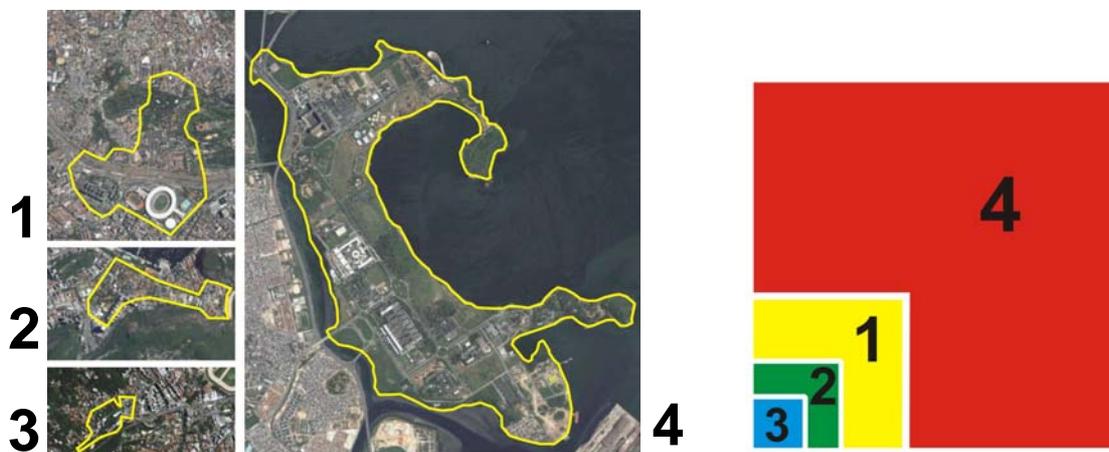


fig.33- Relação –na mesma escala– entre áreas destinadas a Universidades:

Campus Maracanã (1), projetos de Piacentini, Corbusier e Lúcio Costa; **Campus Praia Vermelha (2)**, projeto de Alfred Agache; **Campus da PUC-Rio (3)**, na Gávea; **Campus da UFRJ (4)**, na Ilha do Fundão.

O terreno do Fundão, que veio a ser o adotado, não existia. Ele foi construído na década de 1950, através de um monumental aterro que permitiu a união de diversas ilhas de um arquipélago da baía de Guanabara, do qual a ilha do Fundão fazia parte. A justificativa para a escolha da localização seria a distância média em relação à população universitária (Mindlin, 1956: 258).

Hoje, 50 anos depois, a ilha do Fundão continua de difícil acesso para a imensa maioria. E a acessibilidade talvez seja uma das menores deficiências da Cidade Universitária, onde o isolamento em relação à vida urbana é sua grande característica. Isolamento extra-muros e, igualmente, intra-muros, uma vez que cada unidade universitária não se relaciona com as demais.

Sem pretender aprofundar a questão relativa à localização desses terrenos e sua adequação à função de universidade, abordarei apenas a questão que interessa a este tópico de estudo – a escala.

É inegável que a escolha do Fundão decorreu de uma previsão exagerada quanto às possibilidades do futuro da Universidade do Brasil e quanto ao papel da arquitetura para a conformação da sociedade. Seus seis milhões de m² são um monumento ao exagero – parece querer-se um ajuste à escala “continental” do país...

Será útil comparar as propostas formuladas nas décadas precedentes, quando foi levantado o tema da construção de um centro universitário.

Em seu Plano Diretor, de 1930, Alfred Agache havia proposto instalar a Universidade em terrenos do bairro do Botafogo, onde hoje se localiza o chamado campus da Praia Vermelha, que abriga algumas unidades, como as escolas de Economia e a de Comunicação Social. Assim Agache justificava a sua escolha:

os centros universitários devem satisfazer a duas condições essenciais: estarem espaçosamente instalados numa orientação salubre e possuírem comunicações fáceis com o centro da cidade, de modo a tornar cômodo e atraente o preparo dos estudos e a formação de técnicos chamados a prestarem grandes serviços ao país (Agache, 1930:194).

Agache considerou para tanto uma superfície de 450.000m², composta, basicamente, por um eixo leste-oeste com 1 km (avenida Pasteur) e um bolsão norte-sul, com 600m de frente para a avenida Wenceslau Brás, e com 350m de largura. (Figura 19. Anexo.) Voltadas para a Avenida Pasteur, Agache concebeu nove edificações, mais aquela destinada à Escola de Medicina, que já se encontrava instalada. No bolsão, abrindo para uma praça interiorizada, desenhou outras oito edificações universitárias. E, na borda do morro da Babilônia, entre o bolsão e o eixo, projetou as edificações destinadas à moradia dos professores, destinando a área junto à praia Vermelha à moradia dos estudantes.

Não tendo sido implantado o centro universitário proposto pelo urbanista francês, seis anos depois o tema foi retomado, levando-se em consideração outros terrenos. A nova área estava localizada no bairro do Maracanã e abrangia parte dos terrenos da antiga Quinta da Boa Vista, sendo servida pelos ramais ferroviários da Central do Brasil, da Leopoldina e da Linha Auxiliar, ou seja, todo o sistema suburbano de estradas de ferro. O arquiteto italiano Piacentini elaborou um primeiro projeto a convite do governo (Fig. 20. Anexo). Le Corbusier (Fig. 21. Anexo) e Lúcio Costa (Fig. 22. Anexo), outros dois. Nenhum dos projetos foi à frente.

A área media aproximadamente dois milhões de m², incluindo parte em morro, bem como nos jardins do antigo Palácio Imperial da Quinta da Boa Vista. Desse modo, a superfície utilizável como Cidade Universitária seria de cerca de 1,1 milhões de m².

O programa já se havia tornado mais complexo, desde Agache. A organização em departamentos e faculdades já estava sendo cogitada para implantação no novo campus. Incluiria, também, um grande hospital, como foco do centro médico, bem

como um completo setor esportivo. A exemplo do projeto de Agache, também estavam previstas residências para professores e para alunos.

O projeto de Piacentini criava uma praça central, onde localizava a Aula Magna, no cruzamento de dois eixos leste-oeste, de acesso, e norte-sul, de integração. Seis passarelas/viadutos cruzavam as linhas ferroviárias, de modo a melhorar os vínculos entre as duas principais partes do terreno.

O projeto de Le Corbusier não definia espacialmente uma centralidade, senão pela escala do edifício administrativo, fronteiro à Aula Magna. As proporções do prédio destinado ao Hospital, monumental, sugerem a gênese daquele que, afinal, veio a ser construído na Ilha do Fundão.

O projeto de Lúcio Costa previa dois eixos cujo vértice se localizava na praça da Aula Magna, voltada para o tecido urbano consolidado do bairro da Tijuca, onde se construiria o estádio do Maracanã. Dessa praça, no sentido sul-norte, partia o eixo principal, dos equipamentos acadêmicos, ao fundo do qual se implantaria o grande hospital. O eixo sudeste-noroeste, partindo da praça, atingiria as instalações esportivas, onde hoje se localiza o campus compacto da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ).

Por razões diferentes, os três projetos não foram aceitos pelo corpo diretivo da Universidade, embora o último, de Lúcio Costa, já tivesse incorporado as críticas formuladas aos anteriores. De efetivo, a Universidade do Brasil não se implantou nas terras do Maracanã/Quinta da Boa Vista, dando lugar a outras funções de interesse metropolitano. Nesse lugar estão hoje instalados o complexo esportivo do Maracanã (estádio de futebol, ginásio coberto, centro de esportes náuticos e de atletismo), a Universidade do Estado do Rio de Janeiro (a segunda maior do estado) e o Jardim Zoológico, entre outras funções. Constitui-se talvez na área melhor servida de transportes públicos da Região Metropolitana, dispondo das três linhas ferroviárias antes referidas, além das linhas 1 e 2 do Metrô, sendo, ainda, um corredor fundamental do transporte por ônibus.

Na década de 1950, o foco se voltou para o arquipélago da baía de Guanabara. Entre as razões que explicam a instalação da Universidade do Brasil nos terrenos do Fundão por certo deve ser incluída a perda, no entrelaço de autorias arquitetônicas e seus sustentáculos político-ideológicos, daquela oportunidade que tinha ocorrido nos anos 1930, quando se pensava em construí-la no bairro do Maracanã. Dessa luta não foi possível extrair um vencedor, o que postergou a decisão até depois da Segunda Guerra Mundial, quando os terrenos então disponíveis tiveram uma outra destinação: sediar o coração da Copa do Mundo de Futebol de 1950!

A essa altura, a cidade crescera e a avenida Brasil já estava implantada, abrindo um corredor do futuro em direção aos subúrbios do oeste e à Baixada Fluminense. Nessa perspectiva, talvez o ponto de entrada da ilha do Governador, onde se localiza o acesso à ilha do Fundão, pudesse ser considerado a meio caminho. É claro que isso só, e apenas, iria adiante se o meio da cidade pudesse ser avaliado na dimensão geométrica entre o mais denso e o mais ralo.

Entre outras explicações para o destino da Universidade estar sepultado na ilha do Fundão, devemos considerar a noção de futuro então hegemônica e compartilhada pelos arquitetos. Com a felicidade garantida, lá à frente, e a cidade existente condenada, nada impediria que a Universidade se isolasse do contexto urbano e, simultaneamente, se localizasse “à distância média” da população – de modo a que a igualdade de oportunidades fosse representada fisicamente pelo distanciamento de todos. Com essa consideração, será um erro avaliar a decisão de escolha pelo Fundão como equivocada. Tendo como premissa o isolamento e a distância, a Universidade não poderia ter feito uma opção mais consistente.

A escala territorial de ocupação se manifesta tanto na relação interior ao campus quanto na relação do campus com a cidade.

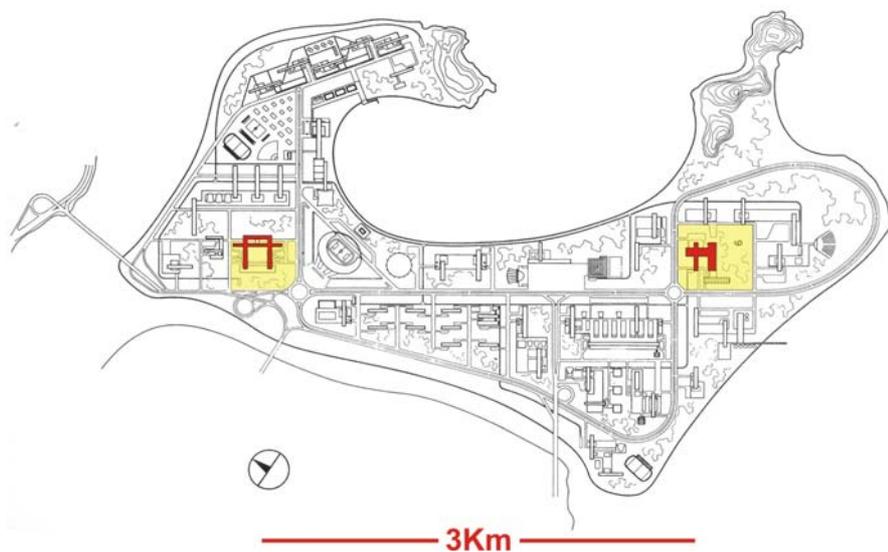


fig.34

Na relação interior ao campus, é constatável na disposição das unidades universitárias: do Hospital, na entrada, à Faculdade de Arquitetura/Reitoria, no último terço, é necessário percorrer aproximadamente 3km, equivalente a três vezes o Eixo Maior que Lúcio Costa projetou para o campus do Maracanã, que também ligava o Hospital à Praça da Reitoria-Aula Magna, e que, ainda, ao longo do qual se estruturavam todas as unidades universitárias. Comparando-se com o campus da UERJ, antes referido, constata-se que, nesta Universidade, a distância máxima entre

todas as unidades é de 350m. Esta medida também é a existente entre as unidades mais distanciadas localizadas no campus da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, no bairro da Gávea. Aliás, a superfície de solo ocupada por esta última, incluindo as áreas florestadas, é aproximadamente a mesma destinada à Faculdade de Arquitetura, no Fundão. (Figura 23. Anexo)

A escala territorial se evidencia também na comparação do campus do Fundão com a cidade.



fig.35

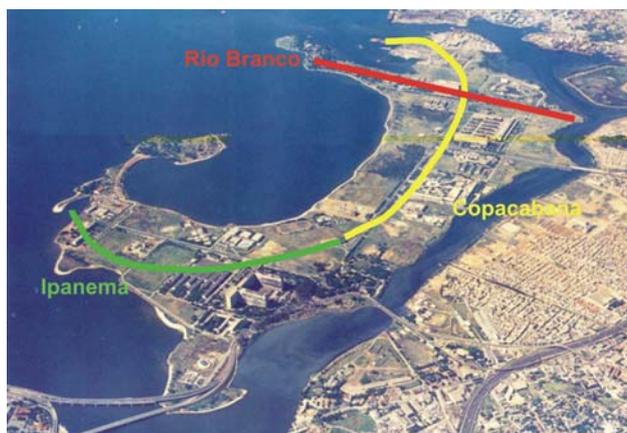


fig.36

Se fizermos uma correspondência da superfície da Ilha com a cidade, rebatendo a mancha insular por sobre o centro histórico, constataremos que ela cobre toda a área central e se esparrama, ainda, pelos bairros da Lapa, da Glória, do Catete, do Flamengo, alcançando as bordas do Morro da Viúva, junto à praia do Botafogo. A ilha do Fundão tem uma dimensão longitudinal que comportaria os perfis das praias de Copacabana e de Ipanema, interligadas.

E, para nos situarmos no eixo Hospital-Reitoria, antes referido, vale informar que ele equivale, na cidade convencional, ao que separa a praça Mauá da igreja do Outeiro da Glória, vencida, portanto, toda a avenida Rio Branco e mais a Cinelândia, o Passeio Público, a Praça Paris, o cais/amurada da Glória e a praia do Russel. Ou seja, para articular duas unidades da ilha do Fundão, será necessário percorrer um trecho urbano, equivalente em distância, àquilo que foi, durante mais de três séculos, o repositório de todas as expressões arquitetônicas da cidade.

Finalmente, nessa análise quanto à escala de ocupação do solo relativamente à Cidade Universitária, é preciso referir sobre as proporções dos edifícios. De fato, é de interesse destacar que o arquiteto cuidou de não amesquinhar as edificações no

gigantismo do sítio e do partido urbanístico. Para isso, as medidas horizontal e vertical são tratadas também de modo peculiar.

Os edifícios da fase inicial – tanto o mais antigo deles, o Instituto de Puericultura, quanto os seguintes, como o Hospital e a Faculdade de Arquitetura – apresentam dimensões absolutamente inusitadas. O Instituto de Puericultura, destinado à saúde infantil, ocupa um terreno maior em 30% àquele ocupado pelo maior hospital da cidade até então, a Santa Casa de Misericórdia, no centro. A creche do Instituto de Puericultura tem 110m de comprimento e um corredor central com 100m! Esse corredor é, entretanto, pequeno se comparado com um dos corredores do Hospital Universitário: 300m!

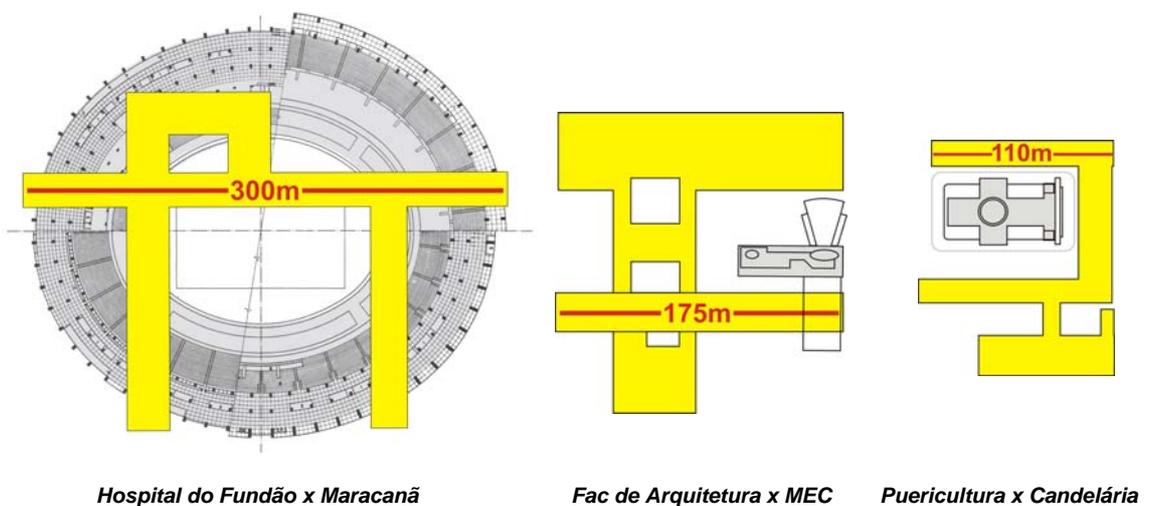


fig.37- Relação entre equipamentos da Ilha do Fundão e ícones arquitetônicos da cidade –mesma escala

Essas medidas horizontais estão compatibilizadas com os pés-direitos adotados para as edificações. Os edifícios altos têm pilotis de 10m, sobre os quais se elevam os pavimentos com 5m entre eles. Ou seja, quase o dobro dos pés-direitos das edificações comuns.

O tratamento das fachadas desses edifícios, como o da Faculdade de Arquitetura e o do Hospital, tem uma moderação de 1 para 2, isto é, módulo horizontal de 2,5m e vertical de 5m. Com essa providência, e tendo em vista as referências normais a que estamos todos acostumados na cidade, os prédios se ajustam à percepção comum. Esse recurso de composição pode ser comparado àqueles da arquitetura clássica, de que é exemplo a relação entre cheios e vazios do Palácio Episcopal, na Praça de São Pedro, em Roma. A janela de onde o Papa abençoa a multidão foi tratada de modo a que as dimensões humanas do Pontífice não ficassem amesquinhasadas pelo entremeado das esquadrias, fazendo-se, nestas, uma retícula gigantesca, que, por isso, é percebida, à distância, sem desconforto.

Em conclusão, o projeto urbanístico da Universidade do Brasil, hoje Universidade Federal do Rio de Janeiro, na Ilha do Fundão, denota uma escala de implantação compatível com a noção de um futuro permanentemente promissor, no qual tudo estaria justificado e, simultaneamente, de desprezo e ruptura com a cidade existente.

Cinqüenta anos depois de implantada a Universidade, as áreas do Fundão continuam transmitindo uma percepção de vazio e de abandono. As possibilidades de interação social são restritas aos corredores internos das unidades. Os espaços comuns do campus são de domínio exclusivo dos veículos. O tratamento paisagístico da ilha está compatibilizado com as proporções gerais e é usado como amenizador dos fluxos rodoviários.

A Barra da Tijuca

Outro caso à escala territorial ou da cidade é o da Barra da Tijuca. Abrangendo uma frente marítima com 20km, como hipotenusa, e conformada por dois maciços montanhosos, como catetos, esse triângulo geográfico seria ocupado em uma velocidade imobiliária digna do automóvel que lhe deu viabilidade. Foi o carro que viabilizou a Barra da Tijuca, tanto relativamente aos acessos quanto na distribuição interna.

O automóvel e a dimensão territorial foram associados pelo arquiteto a uma forma urbana de grandes edifícios. Todavia, dispostos não isoladamente, ou de modo contínuo, mas em núcleos que ocorrem a cada quilômetro, esses edifícios constroem uma percepção de um espaço ainda mais monumental.

A escala proposta por Lúcio Costa para a Barra se apresenta assim em sintonia com o território onde está implantado o seu Plano Piloto. Esse ajuste entre as escalas edilícia e territorial, permeado pela velocidade, talvez seja a lição estética mais importante do Plano Piloto. Contudo, esta lição pode não estar concluída.

Neste momento, o Centro Metropolitano, para o qual foram previstos edifícios ainda mais altos, com 70 pavimentos, não está construído. Se ele vier a se efetivar, por sua localização (no centro geométrico do triângulo), pelo conjunto e altura dos prédios, representará a introdução de uma nova escala na paisagem. Dessa vez, porém, como o território já estará pontuado pelos núcleos com trinta andares, o novo Centro adquirirá um simbolismo especial e estabelecerá novas relações.

A nova escala, se existir, já não será territorial, como terá sido até então, e como continuará sendo na Ilha do Fundão. A nova escala construirá um significado próprio: ela estará para a Barra da Tijuca como o Pão de Açúcar e o Corcovado estão para o Rio, ou seja, como ícones da metrópole.

A ilha do Fundão está localizada em um dos extremos da auto-estrada designada por Linha Amarela, transversal à mancha edificada dos subúrbios. No outro extremo, em simetria, encontra-se a Barra da Tijuca, a quem o Fundão faz par na escala de ocupação do solo. São dois momentos modernos de isolamento. Pairando por sobre o tecido cansado, mal-tratado, dos bairros suburbanos, essa dupla modernista pretendeu-se autônoma do Rio de Janeiro. Mas, se a Barra pode desprender-se da cidade, como talvez aspire, o Fundão não tem como fazê-lo: está ao lado do grande complexo de favelas da Maré e tem ao fundo do quadro, como que a sinalizar permanentemente aquele vínculo, a pedra do Pão de Açúcar e o Cristo do Corcovado –os dois principais ícones metropolitanos. Principais ícones, pelo menos enquanto a transferência da centralidade metropolitana para a Barra da Tijuca não se concluir, com a desconstrução da centralidade do Rio, hoje localizada no centro histórico...

Escala do bairro.

Os dois exemplos utilizados para a avaliação deste tópico, a Esplanada do Castelo e a Esplanada de Santo Antônio, permitem um cotejo da escala de bairro. Em um caso, houve ajuste à escala precedente e, em outro, houve ruptura. A Avenida Central será apresentada em apoio.

Já tratamos desses dois exemplos quando abordamos o tema relativo à ocupação de áreas ociosas. Vimos que, quanto ao traçado urbano, o novo bairro da Esplanada do Castelo se ajusta à trama da cidade existente, enquanto que o da Esplanada de Santo Antônio se apresenta em ruptura. Esse ajuste de tramas, no Castelo, se dá na adequação entre os sistemas viários antigo e novo, mas, sobretudo, na escala adotada para o módulo da trama, em consonância com a do módulo urbanístico anterior. Já no Santo Antônio, ao contrário, embora possa haver continuidade entre algumas ruas propostas em relação às antigas, como é o caso da Henrique Valadares-Chile-Almirante Barroso, a ruptura se dá na escala entre os traçados.

Castelo

As dimensões dos novos quarteirões da Esplanada do Castelo são, no geral, compatíveis com as dos quarteirões que lhes são vizinhos, existentes na trama da cidade colonial. Todavia, há uma mudança de escala, em dois níveis, no dimensionamento das áreas públicas: a largura dos novos logradouros, maior do que as anteriores, e a criação de um espaço semi-público no interior dos quarteirões, inexistentes na trama precedente.

A maior largura dos logradouros não chegava a ser inédita. Ela correspondia às dimensões implantadas na reforma urbana empreendida ao tempo do prefeito Pereira Passos, como são exemplos a rua da Carioca e as avenidas Mem de Sá e Passos. O conjunto de ruas largas em área contínua, este sim, pode ser entendido como uma novidade.

Há uma preocupação do urbanista em ajustar convenientemente o novo traçado com os traçados vizinhos. Ela pode ser evidenciada no projeto de Alfred Agache para o eixo projetado da avenida Santos Dumont (depois, avenida Presidente Antonio Carlos) com a rua Primeiro de Março. A nova avenida foi proposta com uma largura de 50m, com três pistas e dois canteiros centrais. Ela se articula a uma grande praça no entroncamento com a avenida Almirante Barroso, de onde continua com uma largura reduzida à metade, em duas pistas e um canteiro central. Vencido um pequeno trecho, a rua continua a reduzir-se, eliminando o canteiro central e uma das pistas, para, logo a seguir, integrar-se à rua Primeiro de Março, com sua dimensão ainda resultado dos tempos coloniais. Esse ajuste de traçados indica uma adequação entre as escalas correspondendo, igualmente, com o que foi definido para as edificações em cada um desses trechos.

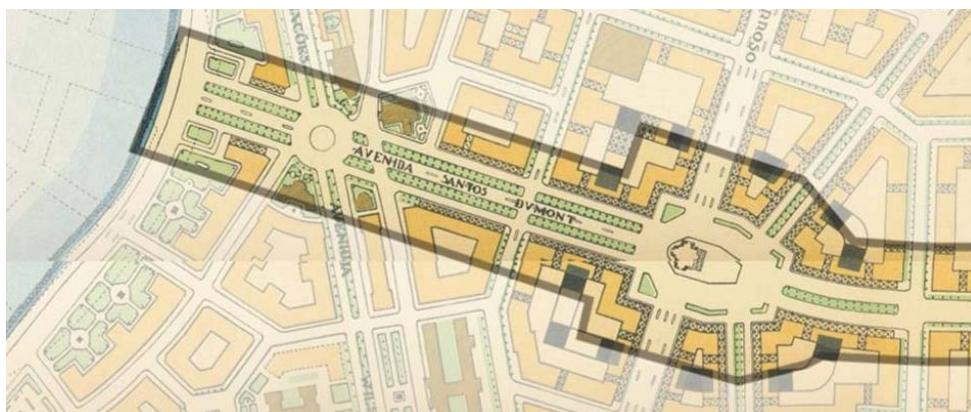


fig.38

Embora o plano de Agache tenha sido implantado de forma extremamente restrita, a estrutura do regulamento edilício adotado para este novo bairro está apoiada, em grande medida, nas diretrizes que ele apontou. A adequação entre a escala urbana e a escala edilícia é um dos seus pressupostos: a uma largura maior dos logradouros poderá corresponder um aumento na altura das edificações, como veremos a seguir.

Contudo, Agache não pretendeu abrir mão do *continuum* construído no alinhamento dos terrenos, o que permite uma conformação do espaço público sem sobressaltos. Para permitir arranha-céus com até 100m de altura, considerou a

hipótese dessas torres se localizarem no interior dos quarteirões, articuladas às áreas livres semi-públicas.

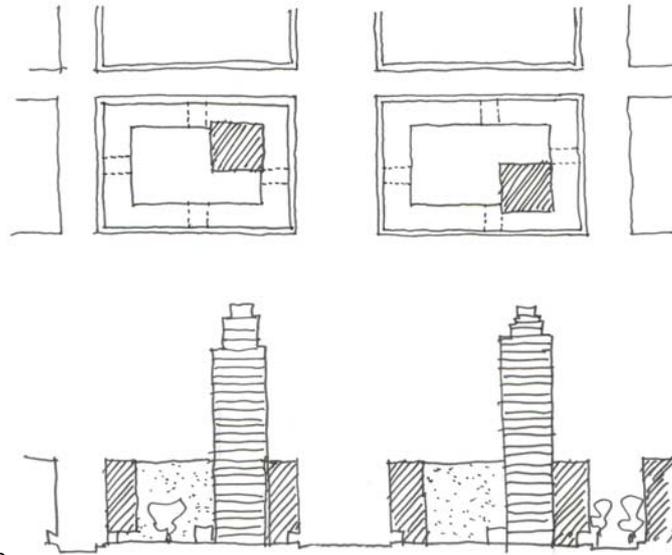


fig.39

Desse modo, no Castelo, adotou-se uma escala urbana nova e, no entanto, ajustada à cidade existente; ao mesmo tempo, propôs-se a construção de volumes edilícios em acordo com as novas tecnologias do concreto e do elevador, mas nos limites de altura que pudessem garantir um espaço público bem conformado, segundo a experiência do continuum. Não obstante, garantiu-se a expressão da modernidade através dos arranha-céus. Neste caso, afastado das ruas, de modo a que a nova escala não viesse a romper com a equação de equilíbrio.

O novo bairro do Castelo, nesse entendimento das proposições agacheanas, deve ser apresentado como uma expressão de *contigüidade*.

Santo Antônio

a proposta para a Esplanada de Santo Antônio é de ruptura com a cidade existente, tanto no que concerne à escala do traçado urbano quanto à escala dos volumes edificados.

Vizinho ao Castelo, mas distanciado no tempo em três décadas, o desenho de Santo Antônio incorporou os valores modernistas que já estavam hegemônicos nos anos 1940 e 1950, quando foi feito o desmonte e definidos os principais elementos urbanísticos da Esplanada.

Antes, Agache projetou a ocupação da área seguindo o mesmo modelo que adotara para o Castelo. Mas a grande inflexão epistemológica dos anos 1930 condenou a sua proposta à gaveta. Para o mesmo lugar, os urbanistas do modernismo propuseram um traçado monumental em cruz, as futuras avenidas Chile

e Paraguai, implantadas em desnível de seis metros entre si, de maneira a haver isolamento entre os fluxos.

O eixo norte-sul, correspondendo à avenida Paraguai, não chegou a ser prolongado quando construída a Esplanada, e, mais à frente, não teve mais viabilidade cultural, porquanto implicava na demolição de trechos significativos da velha cidade, já então de interesse para a preservação. Não obstante, onde implantada, estabelece claramente uma escala de ruptura com o traçado anterior.

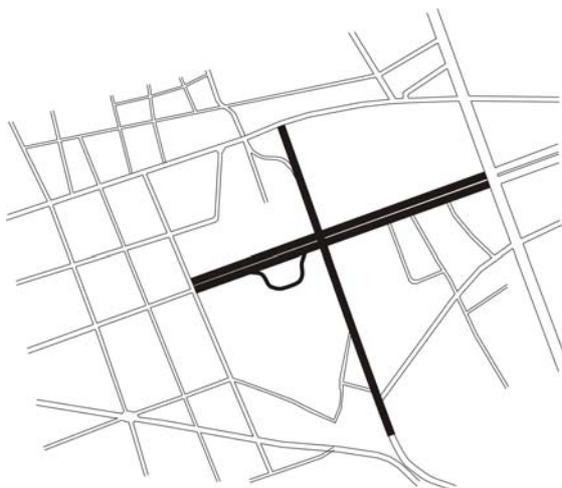


fig.40 Santo Antonio

Mas é na implantação das edificações que se materializam as intenções do projeto. Como vimos no Castelo, na proposta de Agache, foi possível compatibilizar os arranha-céus com a adequação ao espaço público pré-definido. No Santo Antônio, os edifícios terão a mesma altura daquela proposta pelo urbanista francês (100m); contudo, estarão implantados autonomamente em relação ao traçado. Agora, o que se deseja é o rompimento com o espaço público e a sua sujeição à nova escala monumental, na qual se exaltam os valores corporativos da alta burocracia estatal. O espaço público é o anti-espaço, a dispersão. Não há diversidade possível. Não se admite também a diversidade de usos. Ao nível dos passeios (*passeios*, no caso, parece uma ironia), apenas fluxos, meros fluxos.

Escala da rua.

A construção da avenida Central, hoje Rio Branco, entre os anos 1903 e 1905, pode ser vista como a intervenção de maior simbolismo no esforço de reforma da cidade, por ocasião da implantação da República. Rasgando o centro histórico na direção norte-sul, ligando o novo porto à avenida Beira-Mar, a avenida Central faria o vínculo entre as modernidades da economia e da burguesia e, ela própria, seria o símbolo maior dessa nova ordem.

Por seu comprimento, 1,8km, por sua retilinearidade, e por sua largura, 33m, a nova avenida rompeu com o traçado pré-existente. Na medida em que também implicou em novos parcelamentos da terra – os terrenos foram lembrados e revendidos pelo governo para a iniciativa privada construir – e em novas edificações, mais altas, concebidas pelo modelo elegante de Paris, veio a se consubstanciar em um novo tecido urbano²⁶ construído por sobre o velho tecido colonial. Nesse sentido, ele definiu uma nova escala da rua e um novo modelo, exemplar, de ruptura.

Será de interesse fazer uma pequena digressão a respeito.

O modelo é, basicamente, o mesmo adotado por Haussmann na grande reforma de Paris. Os novos bulevares estabeleceram um novo traçado, um novo parcelamento e um novo tipo de edificações. E tanto lá, quanto aqui, o novo tecido veio corresponder à uma nova cidade. Mas em Paris talvez não haja um logradouro que possa sintetizar a ruptura; antes, ela é percebida no conjunto de novos bulevares. No Rio, o bulevar é um apenas, a avenida Central. No entanto, adquiriu simbolicamente a representação nacional.

Isso se deu, na minha avaliação, porque houve aqui um conjunto de obras fundamentais, como o porto, a ligação com a Zona Sul, o novo bairro da Cruz Vermelha, entre outras ruas que foram alargadas, para as quais a avenida Central se posicionou como estruturante, sob o ponto de vista funcional. Porém, outras obras também foram realizadas, como o Teatro Municipal, a Biblioteca Nacional e o Museu de Belas Artes, no âmbito da cultura; o prédio do Senado e do Supremo Tribunal Federal, no âmbito da política; e uma multiplicidade de edificações comerciais de nível superior em prestígio àquelas anteriormente existentes, no âmbito dos negócios. Todas elas também foram articuladas através da avenida Central. Houve assim uma sinergia entre o traçado urbanístico e a renovação arquitetônica dos equipamentos culturais, políticos e econômicos, pontuados pelos novos tempos do país republicano e da Europa *belle-époque*. Essa sinergia elevou a avenida Central a símbolo nacional.

²⁶ No conceito formulado por Philippe Panerai, antes referido, em que o tecido urbano é o resultado de três lógicas: a do traçado, a do parcelamento e a dos volumes.

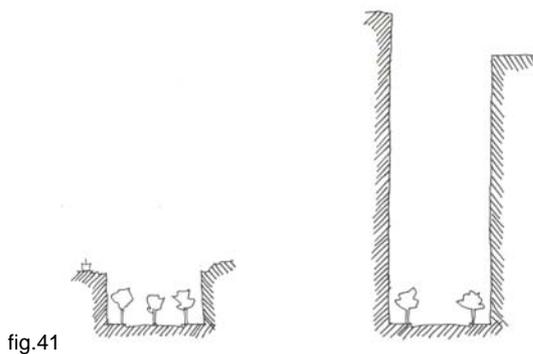
Meio século depois, por ocasião da mudança da capital federal para Brasília, a avenida Rio Branco mantinha o mesmo traçado, mas já era uma outra rua. As edificações ecléticas, que compunham um bulevar de proporção francesa, já tinham sido substituídas por prédios altos, arranha-céus, que aspiravam a uma avenida nova-iorquina. A escala da rua se transformara e se amesquinhou.

As dimensões da Avenida Central são as mesmas, no comprimento, na largura dos passeios, nas pistas. Sem o canteiro central, passeios e pistas têm medidas equivalentes às da mais importante avenida de Nova Iorque, a Quinta Avenida, na altura do Rockefeller Center. A diferenciar, a presença, aqui, de árvores, que sombreiam a calçada e reduzem a perspectiva. Os edifícios cariocas são grandes, mas não serão maiores que os de lá. Não obstante, a percepção da Rio Branco é de ser uma rua menos monumental do que a Quinta Avenida; ela parece ser mais estreita – e é mais larga; conformada por edifícios mais acachapantes, e eles não são tão altos; presa a um trânsito violento, e ele talvez o seja mais aqui do que lá.

Nos anos 1960, a Rio Branco já não simbolizava o país urbano, nem o país elegante, nem o país pujante. Os significados nacionais já tinham se retirado da velha avenida Central. E ao final do século XX, o bulevar é uma rua quase comum, de um centro cada vez menos reverenciado.

Nesses cem anos, a escala da rua sofreu duas inflexões, conformando três períodos. No primeiro deles, o das quatro décadas iniciais, a avenida tinha o conjunto edificado com unidade de altura e unidade compositiva. A proporção média era de 2 x 3, isto é, a uma altura edificada de 22m, correspondia uma largura do logradouro de 33m. Os edifícios continuavam sendo de expressão eclética. O uso estava ligado aos mais altos estratos sociais, políticos e econômicos do país.

O segundo período corresponde às três décadas seguintes, alcançando meados dos anos 1970. É o tempo das grandes mudanças edilícias, quando os primeiros edifícios deram lugar a prédios com 20 pavimentos ou mais. A relação passa a ser 2 x 1 (ou, preservando o valor antes enunciado, de 6 x 3). Não havia mais unidade de altura e, sim, uma relativa unidade compositiva. Também se apresentam alguns arranha-céus com mais de trinta pavimentos. Não obstante, diferentemente de outras cidades, os edifícios altos, na avenida Rio Branco, não são volumes isolados; eles atendem, em geral, ao alinhamento, pelo menos nos andares mais baixos. Essa configuração permite a manutenção do *continuum* construído e, ao mesmo tempo, reduz a percepção quanto à monumentalidade. Paradoxalmente, transmite uma sensação de desproporção, de conflito de escalas. O uso ligado aos mais altos estratos nacionais é rarefeito. Contudo, a avenida pode ser palco de expressões de interesse do país, como manifestações políticas importantes.



O último período, de meados da década de 1970 aos nossos dias, não apresenta variação significativa quanto aos volumes construídos. A escala anterior se preserva. Houve, porém, uma mudança importante quanto ao uso, pois a avenida já não incorpora atividades de interesse nacional, sejam políticas, sociais ou econômicas. Mesmo as atividades de interesse regional/estadual se encontram divididas com outros endereços, aparentemente mais promissores. Politicamente, ela será palco, eventualmente, de manifestações esparsas, mas não tem mais o privilégio, que se distribui em outros sítios da cidade. A Avenida é uma rua comum.

3.1.4.2 Escala edilícia

Em seu belo estudo sobre a transição para o Renascimento, Argan (1984) comenta uma situação de contradição entre concepções artísticas daquele período, nas quais, simultaneamente, defendem-se o *edifício autônomo* do tecido urbano e o *edifício subordinado* ao tecido. Isto é, naquele momento histórico – em que ocorre o advento do artista-arquiteto, capaz de, em sintonia com o Príncipe, projetar a “cidade ideal”, na qual os edifícios de representação do poder assumem presença individual expressiva – também se concebem os tratados sobre urbanística, os quais submetem o edifício ao traçado da cidade.

Essa situação é uma expressão da complexidade em que se articulam as forças constitutivas do fato urbano desde os primórdios da Idade Moderna. Se a partir de Alberti, segundo Argan, concebe-se o “edifício singular” sempre como parte do contexto urbano, é claro que se trata de um “edifício singular”. Argan afirma que é a partir dos estudos de Vignola (1562), com a definição de um léxico arquitetônico, que o problema edilício passou a se submeter ao problema urbanístico, procedimento que se consagra na reforma de Roma, na qual “retira-se dos edifícios todo caráter de singularidade artística, subordinando-os ao traçado viário e recorrendo às formas clássicas de um repertório já divulgado” (Argan, 1999: 60). É claro que, neste caso,

estamos tratando do edifício temático, porquanto o edifício-monumento preserva sua especificidade. Esta estabilidade foi relativamente preservada até o século XIX.

Na reforma de Paris, o novo traçado dos bulevares submeteu os edifícios temáticos como pano de fundo para o destaque dos monumentos. O reticulado de Nova York, de 1811, tratou, sobretudo, o *tema*²⁷, com definições simples e muito rígidas. Os autores do plano justificam a escolha do modelo em retícula – ao invés do modelo barroco, das avenidas e perspectivas, porque “uma cidade compõe-se de casas, e quando as vias cruzam-se em ângulo reto, as casas tem um custo mais baixo e são mais cômodas” (Benévolo, 1976: 220). Em Barcelona, no plano de 1859, a malha ortogonal também deu suporte ao programa temático, com definições mais complexas que o nova-iorquino, e com alguma flexibilidade.

Todavia, essa compreensão é contemporânea do desenvolvimento das novas tecnologias construtivas ligados ao aço, ao concreto, ao elevador e à eletricidade. Com elas, o edifício alto se viabilizou economicamente e de modo generalizado e teve sua primeira grande experimentação em Chicago, após o incêndio de 1871.

Chicago foi traçada no início do século XIX, como nos lembra Benévolo (1976), segundo o mesmo modelo das retículas infinitas das cidades norte-americanas, e experimentou um crescimento demográfico muito rápido, alcançando 300.000 habitantes por ocasião do incêndio. Tendo sido pioneira no emprego da padronização da construção habitacional, através do sistema conhecido por *balloon frame*, a cidade também foi pioneira na construção do *arranha-céu*. O esforço de reconstrução da cidade e o grande dinamismo de sua economia, que levou a um notável crescimento populacional (alcançou 1,7 milhões de habitantes ao findar aquele século), permitiram um gigantesco canteiro experimental. O edifício alto foi compatibilizado com a trama ortogonal, à qual originalmente se submeteu, mas veio a adquirir protagonismo através da nova escala. Assim, ele adquiriu a representação do progresso e da riqueza e assumiu o papel de monumento na cidade moderna do início do século XX.

Com a explosão demográfica das cidades industriais e a crise de acomodações dela resultante, o problema da habitação foi colocado no centro do debate urbano. A função *moradia* ganhou status especial entre pensadores da arquitetura, para quem ela seria a matriz da cidade moderna. O edifício alto passou a ser um modelo possível para o enfrentamento da questão. Já na década de 1880, era empregado na função habitacional, como é o caso do Edifício Dakota, em Nova York.

²⁷ Estou tratando o *tema* em uma das acepções indicadas por Houaiss em música, ou seja, como o elemento neutro que unifica uma composição. No caso urbano, como o programa edifício de maior ocorrência, que é, sobretudo, o principal elemento construtor da forma.

Ainda na primeira metade do século XX, somando-se na função original de escritórios e na função habitacional, o edifício alto é francamente o elemento dominador na forma urbana contemporânea e torna-se elemento importante de sua identidade. A questão da autonomia ou da submissão do edifício em relação ao tecido urbano é recolocada, mas em outras bases.

O arranha-céu passa a exercer, simultânea e paradoxalmente, os papéis de monumento e de edifício temático. O edifício alto aspira a ser o edifício singular e – agora, na profusão em que é construído – algumas vezes o consegue. O raro torna-se comum. Por isso, para continuar a se destacar enquanto signo, exige tamanho cada vez maior. Ele busca submeter o tecido urbano à sua nova escala, crescente. Essa é a questão central que interessa à contigüidade, no que se relaciona aos volumes construídos.

Escala de imposição

A proposta que Le Corbusier fez para o Rio de Janeiro, em 1929 – aquele gigantesco edifício-cidade-estrada – é, evidentemente, uma ação radical que visa demonstrar um princípio, talvez ainda mais eloqüentemente do que fez com o Plano Voisin para Paris, em 1925. Martins (2004: 285) avalia que aquele seria o limite de um “processo de progressiva abstração da cidade”, depois dos estudos que Le Corbusier fez, na mesma viagem, para as cidades de Buenos Aires, Montevideu e São Paulo. Segundo o próprio arquiteto teria escrito, os quatro estudos iriam “da empresa privada às grandes obras de conjunto, por uma nova escala de grandeza” (Le Corbusier *apud* Martins, 2004: 287).

No Rio, essa nova escala de grandeza é compatível com a natureza: “aqui, tudo seria absorvido por esta paisagem violenta e sublime”. E, do interior dos apartamentos, “tudo isto está no ar, lá bem no alto, é quase o ninho de um pássaro planador. (...) o avião está na iminência de sentir ciúmes, pois semelhantes liberdades pareciam estar reservadas a ele” (Le Corbusier *apud* Martins, 2004: 236). A escala, portanto, não será a edilícia, sequer será a urbana. No Rio, Le Corbusier deseja a escala do espaço, o único modo de contrapor-se às montanhas e à natureza. O conflito definido por Argan, no Rio de Janeiro corbusiano, não é entre o edifício e o tecido, mas entre a cidade e a natureza. Como impor-se a esta paisagem violenta e sublime?



fig.42

Poucos anos antes, Le Corbusier tratara de um conflito semelhante, entre as escalas do homem e do arranha-céu (Le Corbusier, 1992). Preocupado com a submissão humana que decorreria das proporções do grandíssimo edifício, procurará afastar o edifício para mais longe, de modo a permitir um distanciamento apaziguador: “é preciso uma medida em comum entre nós e essas obras gigantesas” (Le Corbusier, 1992: 223). Ele encontra essa medida na árvore, que poderia cercar o lugar muito amplo e contrastar com “sua silhueta espontânea” com “a firmeza” concebida pela razão e pelas máquinas. Mas Le Corbusier acha pouco e, surpreendentemente, defende uma espacialidade mais domesticada, fruto de pequenos edifícios destinados ao comércio e ao serviço, onde os homens possam dar vazão à “necessidade que temos de estar em contato uns com os outros”. (Le Corbusier, 1992: 223)

Seria um recuo da emoção ante a “racionalidade” do arranha-céu? O arquiteto contemporiza, e, candidamente, pergunta: “Que nos importa que acima desses elementos ‘confortáveis’ e atrás das folhagens, erga-se a formidável silhueta do arranha-céu?” (Le Corbusier, 1992: 226) Levados para o segundo plano, impedidos do contato à escala humana – para o qual reserva as edificações baixas e as árvores –, o arranha-céu não será esmagador, como aqueles que “sufocam e obcecaram em Nova York” (Le Corbusier, 1992: 226).

Proteger-se nesta paisagem violenta era o desejo de Sartre, por ocasião de sua primeira viagem a Nova York, em 1945, ao deparar-se com aquelas ruas retas e seus arranha-céus assustadores. Para o filósofo francês, a cidade não lhe apaziguava, na angústia de se encontrar perdido na imensidão de avenidas e grandes edifícios. (Sartre, 1960)

O arranha-céu se impõe ao tecido, ao edifício vizinho e ao cidadão, na exaltação de sua singularidade e soberba.

Escala de adequação

Enquanto as novas tecnologias construtivas não se viabilizaram de forma generalizada, a questão da relação de volumes entre novas construções e construções existentes era assunto inexistente ou, quando aflorava, era de interesse apenas dos especialistas. É claro, ela não se colocava dentro do domínio vernacular. Mesmo as grandes intervenções urbanísticas não a abrangiam, como ocorreu na reforma do Rio de Janeiro, ao tempo do prefeito Pereira Passos, com a abertura da avenida Central. Nela, as novas edificações teriam um máximo de seis pavimentos, como em Paris. Se a vizinhança tivesse algum prejuízo quanto à insolação ou quanto à aeração, ou, ainda, quanto à ambiência, isso não teria sido objeto de formalização.

No Rio de Janeiro, as primeiras ordenações edilícias após a generalização dessas novas tecnologias estavam preocupadas justamente com estes aspectos higiênicos e ambientais, de modo a que ficasse garantido o mínimo compensatório necessário. Nesse particular, o Plano Agache abriu um importante caminho, com a definição de altura homogênea para os prédios e de áreas livres no interior dos quarteirões, para as quais abriam as fachadas internas das edificações.

Esse modelo foi adotado para Copacabana e integralmente implantado em poucas décadas, sendo responsável pelo aspecto urbano que caracteriza este bairro. Paulatinamente, porém, as pressões imobiliárias foram forçando para que mudanças nas regras permitissem alguma variação de altura (para maior) e de profundidade (para o interior das áreas livres). O papel decisivo da doutrina arquitetônica nessas mudanças não costuma ser ressaltado. Contudo, na década de 1960 já se permitia o rompimento da barreira da altura através do mecanismo do afastamento das divisas. Assim, a edificação passou a poder ser mais alta que as vizinhas e, simultaneamente, isolada no terreno, na configuração modelar do edifício moderno.

A liberação da altura das edificações recebeu fortes críticas de parcelas importantes da população, que viam nessa autorização a possibilidade de descaracterização dos bairros de maior vitalidade, como Ipanema, Leblon e Copacabana. Uma acirrada guerra contra o 'espigão', no início dos anos 1970, fez reverter, em parte, as leis de liberalização. E o edifício alto passou a ter na Barra da Tijuca o seu lugar privilegiado pela legislação edilícia carioca.

É de interesse notar que um fenômeno bastante similar ocorreu na cidade de Paris, no mesmo período. Lá, o tradicional modelo haussmanniano deu lugar a uma liberalização que foi responsável, entre outros, pela configuração dos novos bairros à margem do Sena, próximos ao parque Citroen. Uma das origens da mudança da legislação estaria em negociação que resultou na desativação da antiga fábrica de automóveis e sua transformação em parque, com a compensação imobiliária para

aumento de altura das edificações em terrenos de mesma propriedade, próximos. Também poucos anos depois, pela forte pressão política, a legislação foi revista, deixando de oferecer aquelas novas facilidades.

Tanto em um caso como em outro, foi bem sucedido o processo político contra a descaracterização do ambiente comum, o qual tinha na altura das edificações o seu principal signo. Isto é, para parcelas da população, parisiense e carioca, romper o *continuum* construído e aumentar o número de andares causava uma estranheza ambiental que comprometia a identidade coletiva.

A questão não estava na quantidade de pavimentos. Em Paris, a regra geral era, aproximadamente, seis pavimentos; no Rio, em Copacabana, era dez, e, em Ipanema, cinco. Também não estava relacionada à largura dos logradouros, ou à proporção que mantivessem com as edificações. As manifestações eram contrárias ao aumento em relação ao existente, independentemente de quantos andares de que ruas fossem.

fig. 43 Jornal O Pasquim

Conscientes da força simbólica que o número de pavimentos da edificação exerce na percepção coletiva, os agentes do poder público e da construção imobiliária associaram-se na montagem de artifícios que permitissem a incorporação de novas áreas sem o aumento indesejado. Assim, uma vez compreendido que o número de pavimentos não poderia mudar, aqueles agentes aprovaram algumas medidas de liberalização, sem admitir tal atitude. Entre elas, se encontra a permissão para construir pavimentos destinados à garagem (que, ao início, era admitido em subsolo semi-enterrado), localizados acima do térreo, considerando-se que esse uso –desde que exclusivo no andar- não será computável no número de pavimentos admitidos para o lugar. Isto é, os andares existem, aumentam a altura da edificação, mas não

são considerados para efeito da legislação. Esse artifício acarretou, adicionalmente, outro ônus, grave, para o ambiente urbano: o aumento da distância do uso residencial em relação à rua. A vigilância social do espaço público, um dos predicados da boa cidade conforme Jacobs, enfraqueceu-se quando as janelas residenciais foram elevadas alguns metros, sendo substituídas pelas paredes opacas dos andares de estacionamento.

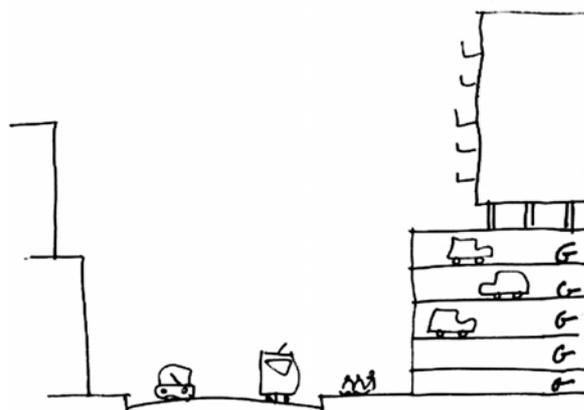


fig. 44

É evidente que essa providência legal se constitui em abuso, apesar das justificativas muito bem aceitas pela classe média quanto à necessidade de se prover estacionamentos à porta de cada residência, mesmo que em altura...

Na contradição entre preservar-se a escala do ambiente coletivo e garantir-se o conforto individual, parece que este último saiu vencedor.

Não obstante este revés – que não foi total, visto que, posteriormente, fez-se uma limitação legal quanto ao número de pavimentos que poderiam ser destinados à garagem –, o movimento político carioca em prol da preservação da escala nos ambientes consolidados de mais alta densidade pode ser considerado vitorioso: os novos edifícios desses bairros precisam, ainda, manter uma escala de adequação em relação aos seus vizinhos.

Escala de submissão

Este é um caso raro de regulação edilícia que exige uma altura inferior à dos edifícios vizinhos. Ela ocorre quando a legislação muda, para tornar-se mais restritiva, antes de se configurar plenamente o modelo anteriormente legislado. O bairro de Copacabana apresenta esse caso de modo exemplar.

A partir dos anos 1930, o bairro teve sua configuração perfeitamente definida, não simplesmente através de fórmulas de aproveitamento, como o restante da cidade, mas através de regras desenhadas. Segundo elas, as edificações seriam

necessariamente justapostas entre si, com limites de profundidade normatizados, de modo a formar-se um vazio no interior do quarteirão. A altura das edificações também era uniforme, conforme o quarteirão estivesse de frente para o mar (12 pavimentos), na avenida Nossa Senhora de Copacabana (dez pavimentos) ou mais para o interior do bairro (oito pavimentos).

Quando a legislação passou a permitir que os edifícios isolados das divisas tivessem altura maior do que aqueles justapostos entre si, excluiu-se o bairro de Copacabana, visto sua configuração já estar quase totalmente definida. No entanto, essa nova legislação também passou a admitir um aproveitamento maior do terreno para aqueles edifícios isolados, estimulando essa tipologia e, de certo modo, induzindo à renovação pela demolição dos edifícios pequenos, de baixa altura.

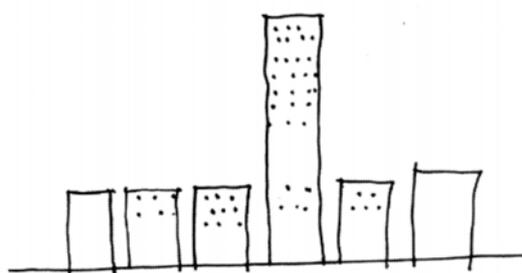


fig. 45

Esse privilégio seria objeto de grande contestação pública, quando, anos depois, a renovação se fez muito acelerada, ajudando a descaracterizar bairros consolidados da Zona Sul, como Ipanema e Leblon. Uma revisão impôs-se, como resultado da pressão das associações de moradores e de entidades de preservação ambiental. Desse modo, em 1987 foi editado decreto que retirou os privilégios especiais que haviam sido oferecidos aos empreendimentos que construíssem edifícios isolados das divisas. A partir de então, os edifícios isolados também teriam que obedecer aos mesmos parâmetros de aproveitamento do terreno estabelecidos para os edifícios justapostos entre si.

Poucos anos depois, porém, por ocasião da elaboração da Lei Orgânica do Município, os interesses imobiliários se articularam às novas lideranças políticas e às chefias dos estamentos técnico-burocráticos que sucederam àquelas que haviam revisto a legislação dos privilégios. No entanto, impossibilitados de fazerem retornar ao *status-quo* anterior, de benesses para o edifício alto, fizeram com que o edifício justaposto ao vizinho tivesse altura reduzida para 12 metros, mesmo nos casos em que um plano específico estivesse determinando em contrário, como é o caso do bairro de Copacabana. Assim, nesse bairro, os novos edifícios ou serão isolados das divisas – quando terão altura igual aos seus vizinhos – ou terão altura máxima

equivalente a três pavimentos, quando justapostos, mesmo que os vizinhos tenham 12 pavimentos.



É assim que essa nova escala rompe a relação anteriormente vigente, submetendo as novas edificações a uma altura em ruptura com o continuum existente.

3.2 Significado e Memória

Analisamos aqui duas situações de natureza semiológica referenciadas à memória e ao significado, relacionadas à contigüidade. Na primeira, preliminar, abordamos a insuficiência da forma²⁸ para atuar sobre o significado, quando abstrair a intermediação da memória. Na segunda, a relação forma/memória, quando em reforço ou quando em enfraquecimento do significado.

Vimos, no capítulo anterior, que tanto o significado quanto a memória coletiva se constituem na relação entre o lugar e a sociedade, construída na história. Porém, enquanto a memória seria expressão dessa relação, o significado a representaria. Vimos, também, que o reforço da memória coletiva é função de ação em consonância com a “alma do lugar”, expressão anotada por Rossi (1966). De outra parte, o significado, embora decorrente de interpretação individual, é construído por um processo relacional (Pignatari, 1968) que passa a ser compartilhado coletivamente. E também por isso mesmo, não pode ser imposto (Eco, 1968).

A inserção de uma nova forma, ou de um novo uso, poderá estar em *sintonia* com a memória coletiva referenciada ao lugar, e, portanto, atuar em reforço do significado. Nesse caso, estabelecerá uma inserção de contigüidade. Mas a nova forma, ou novo uso, poderá estar em *dissintonia*, e atuará no enfraquecimento do significado, estabelecendo uma inserção de ruptura. Essas duas situações são analisadas através da experiência do Rio de Janeiro.

²⁸ Sob o termo **forma**, englobo neste item todas as inserções na cidade, sejam as de natureza **ambiental**, em geral, sejam as de natureza **cultural**, que têm ação na cidade.

Todavia, a forma pode nem estar em sintonia, nem em dissintonia, em relação à memória: ela pode simplesmente abstrair a memória. Neste caso, a forma será insuficiente para atuar sobre o significado. Por isso, tratamos, preliminarmente, de evidenciar essa situação. Tomamos como caso inicial de estudo uma comparação entre as percepções relativas a formas urbanas específicas, tratadas por Jorge Luiz Borges e Jean-Paul Sartre; ela será complementada por outros casos dispersos. Depois, avaliaremos o caso duplo antes enunciado, que tem o Rio de Janeiro como foco.

3.2.1 A insuficiência da forma sobre o significado.

Quando a forma dispensa a intermediação da memória coletiva, sua influência sobre o significado é reduzida. Neste item, avaliamos três evidências dessa situação: (i) quando a forma não está referenciada à memória; (ii) quando a forma é instável, mas a memória não é; (iii) quando a forma se congela.

(i) A forma não apoiada na memória transmite sensação de estranhamento e pode ser percebida como de complexidade inextricável, como um labirinto. Vamos nos valer das experiências de Jorge Luiz Borges e de Jean-Paul Sartre, relatadas pelos próprios escritores, para exemplificar essa situação.²⁹

Mesmo que se refiram a experiências pessoais, não poderemos deixar de considera-las em uma abrangência coletiva, na medida em que abordam arquétipos urbanísticos formais de grande nitidez: em Borges, a trama quadricular regular, exemplificada em Buenos Aires; em Sartre, o tecido orgânico, de Paris quase medieval. Ambos, colocados frente a experiências urbanas desconhecidas e que se posicionam formalmente em oposição aos seus arquétipos específicos.

Lembremos, como comentado por Pignatari, que o significado relaciona o interpretante emissor e o interpretante do receptor e é uma função dos respectivos repertórios. Nesse sentido, formas urbanas semelhantes podem ser percebidas de modo muito diferente.

Não reconhecendo a estrutura formal de determinado espaço, o homem se sente perdido, como em um labirinto. Cristina Grau (1989) trata justamente desse tema na obra de Jorge Luís Borges. Ela descreve as condições formais segundo as quais, para Borges, uma cidade poderia ser percebida como um labirinto, situando Londres como o paradigma.

²⁹ Esta comparação entre as duas experiências vividas foi anteriormente avaliada por mim em *Sobre a cidade – habitação e democracia no Rio de Janeiro*. São Paulo: Ed. Pro-livros, 2002.

Ao estudar a fundamentação de Borges para considerar Londres como o *melhor labirinto*, percebi que as suas razões eram espaciais. Isto é, a questão não era construtiva, mas cultural; não era de dimensionamento das formas e de articulação entre elas, mas de percepção dos espaços. A questão não era dimensão, era qualidade: cidade percebida espacialmente como labirinto e não cidade articulada formalmente como labirinto. Mas por que para o portenho Jorge Luiz Borges o labirinto é Londres?

A cidade de Borges, Buenos Aires, é traçada em quadrículas regulares, implantada na planura do pampa argentino, segundo um sistema formal que foi o predominante na construção das novas cidades ibero-americanas. A relação de Buenos Aires com os portenhos é tão forte que parece se sobrepor à própria Argentina. Para Borges é assim: “Já Buenos Aires. Mais que uma cidade, é um país”. (Grau, 1989: 24)

Ou ainda:

Minha pátria – Buenos Aires – não é o grande mito geográfico que essas duas palavras significam, é minha casa, os bairros amigáveis, e justamente essas ruas e retiros, que são querida devoção do meu tempo, o que nelas existe de amor, de dores e de dúvidas. (Borges *apud* Grau, 1989: 35)

A cidade em quadrícula regular – onde as ruas são rigorosamente retas e quase infinitas, e sempre tem ao fundo o horizonte, o céu – é vista por Borges como um lugar próprio: “A doce rua de arrabalde enternecida de árvores e acasos”. (Ibidem) A histórica cidade do vice-reinado do Prata é mitificada por Borges (*apud* Grau, 1989:43): “Para mim não é verdade que Buenos Aires tenha começado, julgo-a tão eterna como a água e o ar”.

Cristina Grau, interpretando Borges, considera que só a cidade gerada por justaposição de distintos fragmentos, de adições sucessivas, de repetições equívocas, aquela que não é fruto de prévia planificação, somente essa é que poderá ser denominada labirinto. As cidades medievais seriam exemplos. Para Borges elas constituem o melhor labirinto porque não foram edificadas por um só homem, segundo um plano, mas sim por gerações sucessivas que a contrapõem ao vazio exterior, ao campo aberto.

Borges, do pampa, que considera Buenos Aires a sua pátria, veria na cidade “sem plano” o labirinto perfeito. Buenos Aires, das quadrículas regulares, não lhe comunica essa identificação.

Jean-Paul Sartre tem outra percepção. Ao visitar Nova York pela primeira vez, em 1945, Sartre se depara frente à falta de referenciais que o apaziguem. Justamente

a sucessão de ruas perfeitamente retas lhe transmite a sensação de indefinido. Para ele, Nova York não protege da natureza.

Sartre, de Paris, da cidade de 2000 anos, cidade sem plano, medieval, vê em Nova York, de quadriculas regulares, o seu labirinto:

Procurava Nova York e não podia encontrá-la. Parecia que se retirava diante de mim, como uma cidade fantasma, à medida que eu avançava por uma avenida que se me afigurava friamente uma avenida qualquer, sem originalidade nenhuma. O que eu procurava, sem dúvida, era uma cidade européia.

(...) Essas longas linhas traçadas a prumo, súbito me deram a sensação do espaço. Nossas cidades da Europa são construídas para nos proteger contra ele: as casas agrupam-se como carneiros. Mas o espaço vara NY, animando-a, dilatando-a. O espaço, o grande espaço vazio das estepes e dos pampas, circula em suas artérias como uma corrente de ar frio...(Sartre, 1960:36)

E, mais adiante:

No anonimato numérico das ruas e avenidas, sou simplesmente um qualquer, num lugar qualquer. Em longitude e em latitude. Mas nenhuma razão válida explica minha presença em tal ou qual lugar ao invés de em outro qualquer, de tal modo um e outro são idênticos.

Nunca extraviado, sempre perdido. Estarei perdido numa cidade ou na Natureza? Contra a violência da natureza, Nova York não é uma proteção (Sartre, 1960:36).

Esse cotejo de sensações borgianas e sartreanas permite que, quando não há o cruzamento com a memória, se evidencie a insuficiência da autonomia da forma urbana como definidora de significado. Para um, a cidade em quadricula regular é apaziguadora e para outro ela é violenta; e, ao inverso, a cidade *orgânica* para o primeiro transmite insegurança, ao passo que, para o outro, significa conforto.

Com efeito, recordemos, com Rossi, que a memória coletiva é – e expressa – a relação entre forma e uso, no tempo, enquanto que o significado é a sua representação. Logo, ao percorrer o tecido urbano desconhecido, faz-se a referência com a forma da memória. É ela que nos dá a dimensão do nosso desconhecido.

Há necessidade de que a percepção de desconhecido seja incorporada como condição para se alcançar o labirinto. Ou, por outro lado, o reconhecimento de que os espaços vividos e apropriados por nós constituem a nossa referência protetora frente à “natureza pura”. Ou seja, o significado decorre não apenas da forma, mas da forma vivida.

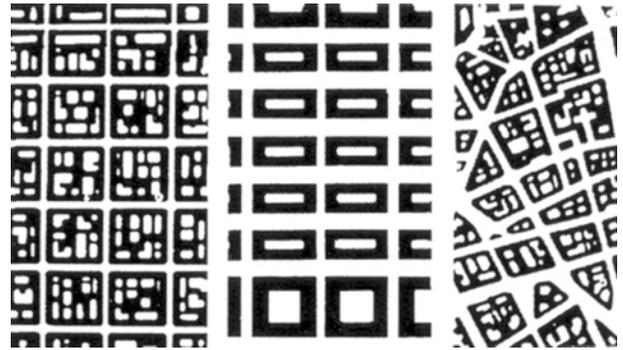


fig.47

Buenos Aires

Nova York

Paris

Mas será que toda forma urbana desconhecida é percebida como labiríntica? Vimos, pelas experiências descritas por Borges e Sartre, que a forma dissociada da memória produz estranhamento. Em reforço da argumentação, convém situar outros exemplos onde a relação forma/memória é construída de outros modos.

(ii) Há uma situação de interesse para o esclarecimento do tema, na qual é a dissociação mantida, mas de um modo menos definido: a forma é instável, mas a memória não é, e o significado se mantém. Ela é relatada no estudo “O terreiro e a cidade”, de Muniz Sodré (1988). Ele identifica no *terreiro*, lugar de culto para os escravos brasileiros, um suporte espacial para a “continuidade da cultura do antigo escravo em face dos estratagemas simbólicos do senhor, daquele que pretende controlar o espaço da cidade” (Muniz Sodré, 1988: 17). Admite que para os negros vinculados às doutrinas africanas, o espaço assume papel crucial, só comparável à força que perpetua a dinâmica da vida.

A originalidade do terreiro – que é um lugar cambiável, podendo mudar de território sem mudar as relações comunitárias –, em contraste com a “estabilidade” do lugar de origem européia, permite, segundo o Autor, obter-se “traços fortes de subjetividade histórica das classes subalternas” (Muniz Sodré, 1988: 19). Em especial, para a cultura negra brasileira o terreiro assume relevo próprio, como exposto por Muniz, porquanto “ficou para os membros de uma civilização desprovida de território físico a possibilidade de se ‘reterritorializar’ na diáspora através de um patrimônio simbólico” (Muniz Sodré, 1988: 50). Esse espaço simbólico, significativamente, é lugar de múltiplas atividades: lugar de culto de muitos deuses (não apenas de um deus); lugar de festa; lugar das dramatizações dançadas; e lugar das formas musicais.

Nesse caso, a forma é instável, mas o significado é mantido. A forma não é ausente e tampouco provisória, na medida em que os elementos funcionais que a caracterizam são permanentes. Entretanto, há uma particularidade importante, que precisa do reforço dos dois outros constituidores da memória e do significado, ou seja,

o uso e o tempo. Tanto um quanto outro são reiterados, e de certo modo tendem a compensar a instabilidade da forma. No caso, portanto, a forma, podendo variar, na medida em que o território que a contém é cambiável, não é suficientemente forte para impor-se à memória, que contém a articulação entre os símbolos e os agentes do espaço. O significado se mantém. Essa característica se coaduna com o papel do terreiro como instrumento de “reterritorialização” da cultura negra na diáspora, como propõe Muniz Sodré.

(iii) Se vimos condições de dissociação entre forma e memória, e a incapacidade dessa não-relação construir significado, será útil, mais uma vez, recordar o estudo de Rossi (1995), segundo o qual não basta a estabilidade da forma para preservar-se o significado.

Para que o significado seja preservado, seria indispensável não apenas a continuidade formal, mas também a de uso. Contudo, o uso é uma função social. Para Rossi, aceitar a continuidade espacial (forma + uso) significa reconhecer os diversos fenômenos urbanos como homogêneos e permanentes. Por isso, distingue como patológica a preservação de uma função quando já destituída de seus vínculos com a estrutura e com a evolução técnica e social da cidade. Seria o caso da preservação do que chama por *ambiente*, referindo-se a um trecho urbano, ou conjunto predominantemente residencial, que se encontra em desacordo com a dinâmica urbana. O autor relaciona alguns fatores que aceleram ou retardam as mudanças no campo do uso social do espaço, que determinam a mudança da cidade –e, digo eu, do significado daquele espaço. Mas, admite, “uma cidade muda completamente ao cabo de cinquenta anos; quem vive na mesma cidade habitua-se lentamente a essa transformação, mas nem por isso ela é menos verdadeira” (Rossi, 1995: 209)

Neste sentido, uma avaliação ainda mais restrita é feita por Jean Lebrun. Tratando das cidades medievais francesas, ele afirma que as cidades eram lugares de renovação, especialmente pela mudança contínua do tecido residencial, com as permanências concentradas nos equipamentos comuns e monumentos (Lebrun, 1998: 143). Segundo estudos de demógrafos, a população urbana renovava-se quase que inteiramente em duas gerações. Sabendo-se que a vida média nesse período não ultrapassava 30 anos, calculemos que duas gerações representam tempo ainda menor que os 50 anos estimados por Rossi. Por certo, a questão não se esgota na precisão do cálculo do tempo, mas na compreensão do transformar-se, seja a partir do ambiente construído, das funções que nele são exercidas, e, ainda, do uso social permanentemente cambiável.

Mas, finalmente, retomemos a pergunta: toda forma dissociada da memória será percebida como labiríntica?

Há uma situação em que o homem, mesmo desconhecendo a forma, não é colhido pelo labirinto: é a condição específica do nômade. A cidade vivida pelo nômade é a cidade *feita* por ele: o nômade faz o caminho – não é aprisionado em labirinto nenhum. O caminho do nômade não é pré-traçado. Cada encruzilhada se oferece à escolha sem uma exigência quanto ao destino. Isto é, pode optar por qualquer corredor, por qualquer destino. De fato, o nômade, ao percorrer o labirinto, o desfaz, cria o labirinto impossível, que não aprisiona. É o labirinto em que todos os corredores são corredores de saída.

Todavia, igualmente, o nômade, na exacerbação de sua individualidade, pode ser considerado como ausente das forças constituintes da memória coletiva. De certo modo, ele poderia percorrer o labirinto não apenas sem expectativas quanto ao destino, mas igualmente sem vínculos com a origem. Portanto, sem memória.

Sem memória não há significado.

3.2.2 Memória coletiva e “alma do lugar”.

A seguir, vamos analisar a relação forma/memória quando em reforço ou quando em enfraquecimento do significado.

No interesse da contigüidade, memória e significado são irmãs siamesas, quase indissociáveis. Quando se deseja romper com o significado, não bastará atingir o símbolo; será necessário atingir a memória que o constitui.

Está visto que transformações históricas de um sistema de referências que estruturam determinado significado urbano podem implicar na necessidade de troca por um outro símbolo que contenha novo significado. Mas não necessariamente. O símbolo pode ser readequado ao novo tempo histórico, sem prejuízo da estrutura significante.

No caso urbano, essa dinâmica se oferece à contigüidade quando as transformações de uso, no tempo, se derem em consonância com o lugar – ou, como diria Rossi, com a “alma do lugar”. E, em sentido contrário, a dinâmica da memória coletiva se oferece à ruptura quando as transformações forem de modo a atingir a “alma do lugar”.

O caso do Rio de Janeiro pode ser esclarecedor. Ele oferece as duas situações: tanto a da contigüidade quanto a da ruptura.

Com efeito, no alvorecer da República, a cidade foi instada a construir novos símbolos de modo a suportar as novas forças históricas vitoriosas. E o fez em sintonia

com o seu *genius loci*. Mais adiante, outro entrechoque de forças históricas veio a demandar outro novo símbolo, que afinal foi construído alhures, Brasília. Mas o Rio de Janeiro persistia na memória brasileira como a Cidade Maravilhosa. Ao final do século XX, causas externas e internas permitiram uma ruptura entre o Rio e a “alma da cidade”; esvai-se a memória da bem-aventurança e enfraquece-se o significado. Convém examinar, com algum vagar, esse embate entre a construção da memória coletiva, e seu significado correspondente, e a demanda histórica, tendo sempre como exemplo a cidade do Rio de Janeiro.

3.2.2.1A construção da memória do paraíso

Brasil e Rio compartilham a mesma noção fundadora, que tem sua origem no século XV, portanto antes ainda do descobrimento. É desse tempo, com os primeiros relatos sobre a América, que o Ocidente passa a ver o Novo Continente como o lugar da bem-aventurança. Cristóvão Colombo transmite ao reis de Espanha que o paraíso havia sido alcançado: “Bem disseram os sagrados teólogos e os sábios filósofos, ao afirmar que o Paraíso terrestre está nos confins do Oriente (...) De modo que as terras, agora descobertas, são os confins do Oriente.”³⁰

Com Pedro Álvares Cabral, a percepção se fortalece. Tratando especificamente da costa que viria a ser a terra do pau-brasil, o escriba da armada cabralina a concebe como o lugar da promessa: “aqui, em se plantando, tudo dá!” Poucos anos depois, Thomas Morus escreve *Utopia*, influenciado pelos relatos dos primeiros viajantes sobre a vida dos autóctones americanos.

A cidade do Rio de Janeiro foi fundada nesse imaginário. Os franceses de Villegagnon não vieram apenas para colonizar, mas para viver em correspondência com a idéia de harmonia entre homem e natureza, de liberdade e prazer. O fundador da França Antártica escreve a Coligny, seu mentor, pedindo novos colonos mais interessados na terra e na família do que em correr atrás das índias nuas (Thevet, 1997). Mais tarde, no século XVIII, o Rio tornou-se capital colonial, como porto através do qual o ouro das minas gerais era enviado para a Metrópole. Com o ouro e com o interesse estratégico português na região do Prata, a baía da Guanabara passou a ser o foco da Colônia.

O século seguinte, do Reino Unido e do Império, viu o ouro das minas e o açúcar do Nordeste esvaírem-se e serem substituídos pela riqueza do café. A província fluminense, com o café, passou a ser economicamente a mais forte do país.

³⁰ Cristóvão Colombo, Diário de Bordo do dia 21 de fevereiro de 1493.

Sendo capital, um conjunto de facilidades e ganhos comparativos veio fortalecer a mítica do Rio de Janeiro como lugar da bem-aventurança.

Com a derrocada do café em solo fluminense, o referenciamento litorâneo da economia brasileira se enfraqueceu. O café das terras roxas, o beneficiamento da carne, a necessidade de expansão da fronteira agrícola, que as ferrovias permitiram, robusteceram a idealização da interiorização. São Paulo, já então o principal centro de riqueza do país, estava à cabeceira do grande planalto que se derramava para o interior–e passava a ser a demonstração da viabilidade do sertão. Para Caio Prado Jr. (1965), será “o primeiro passo para a concorrência (...) entre as cidades do Rio e São Paulo”. Esse conjunto de fatores deu base para que a idéia da transferência da capital para o interior fosse incluída na Constituição republicana, de 1891.

Mas as dificuldades para que a mudança pudesse ser realizada naquela ocasião deram viabilidade para a reforma da capital federal, realizada pelo prefeito Pereira Passos. Paradoxalmente, é com a República, que queria transferir a capital e que inseriu essa idéia na própria Constituição, que o Rio de Janeiro se torna a Cidade Maravilhosa. Absolutamente em consonância com a “alma da cidade” e, talvez, a sua melhor expressão. Claramente, um movimento de contigüidade.

Mesmo quando, posteriormente, as forças mudancistas, centradas em São Paulo, tornaram-se hegemônicas e conseguiram transferir a capital, o Rio continuou sendo a *Belacap*, a melhor cidade, a mais bonita, a mais alegre.³¹

3.2.2.2 Desconstrução da memória

Contudo, o Rio alcança o final do século XX com a percepção de perda do paraíso e da bem-aventurança.

Em meados do século, a perda da centralidade econômica. A partir dos anos 1970, a evidência da degradação ambiental, das águas e das terras, que atingiu a imagem de paraíso. A seguir, a crescente violência urbana, que atingiu a imagem de cordialidade. Degradação ambiental e violência atingem o coração do Rio de Janeiro.

A percepção coletiva de que o ambiente saudável é um bem fundamental se tornou muito mais importante nas últimas décadas, em que se deterioraram

³¹ A ironia histórica é justamente que os “anos dourados” da alegria e do desenvolvimento, da integração nacional, do crescimento industrial, da valorização das regiões e, sobretudo, do interior brasileiro, tenham sido comandados desde a capital que se pretendia destituir, justamente porque era percebida como um entrave a esses propósitos...

O Rio de Janeiro – que soube expressar a unidade nacional, sendo a síntese cultural brasileira no primeiro século da República –, passou a ser vista como empecilho para a integração entre as regiões. Foi ela mesma que, generosamente, despreocupadamente, serviu de base para o grande surto de desenvolvimento dos “anos JK”, cuja coroação seria a nova capital, isto é, a sua própria ruína.

muito rapidamente as águas, tanto da baía de Guanabara quanto das principais praias oceânicas. As praias oceânicas tiveram apreciável melhora com a construção do emissário submarino. Já a baía de Guanabara não teve melhoras percebidas pelo público; continua interdita para o uso das praias e muito aquém das possibilidades de desfrute para o lazer.

Há outros fatores percebidos coletivamente como degradação ambiental, tais como a expansão de favelas; a demolição de edifícios pequenos para dar lugar a grandes edifícios, na Zona Sul; a perda de qualidade dos transportes metropolitanos, com a derrota da ferrovia, na Zona Norte e Baixada Fluminense, que inibem novos investimentos, especialmente imobiliários, e fez com que toda a região passasse a ser vista como decadente. De efetivo, o ambiente natural e construído do Rio de Janeiro é percebido como em processo de deterioração. A noção de paraíso tropical fica atingida.

O outro componente desestabilizador é a violência urbana, que atingiu a imagem da cordialidade. Capital federal em um país de escassas oportunidades de emprego para a classe média, até ao advento do surto industrial brasileiro o Rio era o lugar de melhores salários. Bons horários, proteção trabalhista, prestígio, faziam o funcionário público estar de bem com a vida. Morando na melhor cidade do país, o bom humor carioca era sua expressão maior. O malandro era um ser afável, que vivia de expedientes singelos, sem prejuízos maiores, como retratado no personagem Zé Carioca, de Walt Disney. O envolvimento do carioca com a marginalidade era percebido com grande tolerância. O jogo do bicho, centenário, só quando adquiriu poder e lançou suas redes na política, na polícia e na economia, é que passou a preocupar.

A grande questão de hoje é a insegurança pública. A violência urbana alcança dimensão que há poucos anos seria inimaginável. E pior: radicalmente em oposição à idéia de bem-aventurança que preside o Rio desde sua origem. Poluição e violência não fazem parte da *alma da cidade*, são incompatíveis com o Rio que existe na emoção e na memória coletiva.

A inserção ambiental (poluição) e a inserção cultural (violência) são dissonantes da “alma da cidade” e enfraquecem a memória coletiva do Rio de Janeiro como paraíso e lugar da cordialidade. Por isso, podem ser consideradas como inserções de ruptura.

3.3 Conclusão

Neste terceiro capítulo procurei fazer o cotejo entre os conceitos relativos à contigüidade, formulados no capítulo segundo, e a prática urbanística em cidades escolhidas.

Penso que foi possível conformar, ao longo dos três capítulos, um quadro teórico que nos ajudou a compor a noção da contigüidade.

Nesse quadro, vimos que a “cidade moderna” –, aquela que se estruturou segundo as forças vitais da industrialização, situada temporalmente a partir do século XIX, correlacionada à noção de tempo/futuro decorrente da física newtoniana, supostamente moldada pela razão – pretenderia constituir-se como *modelo da perfeição*. Para tanto, ela se apresentou em *ruptura* com a cidade existente.

Em contraponto, a “cidade contemporânea” é a sua sucessora, resultante das grandes mudanças políticas, culturais e de produção experimentadas depois da segunda metade do século XX. Ela é correlacionada à noção de tempo/futuro refeita pela teoria da relatividade e pela mecânica quântica, na qual tempo e espaço são relativos, individuais, e o futuro pode abrigar a incerteza. Ela não trata mais da igualdade, mas das diferenças, constituindo-se como *modelo da diversidade*. A noção da *contigüidade* é mais propriamente expressão dessa contemporaneidade.

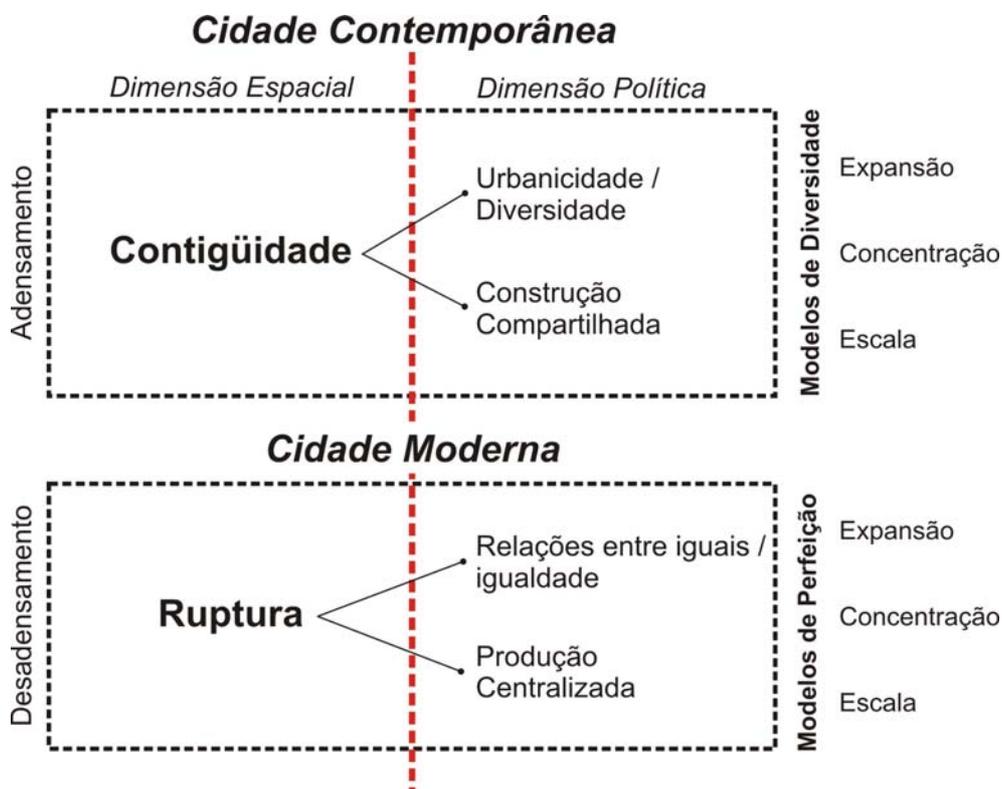


fig. 48

Em desdobramento, o quadro abaixo sintetiza os elementos *morfológicos* estudados, grupando-os segundo o modelo urbanístico em que se situam e em acordo com o roteiro que foi adotado para a análise, a qual foi completada com os itens referentes às inserções de natureza *semiológica*.

As dimensões políticas da contigüidade, como expostas anteriormente, foram chamadas a atuar transversalmente na composição desta análise.

Quanto à Forma

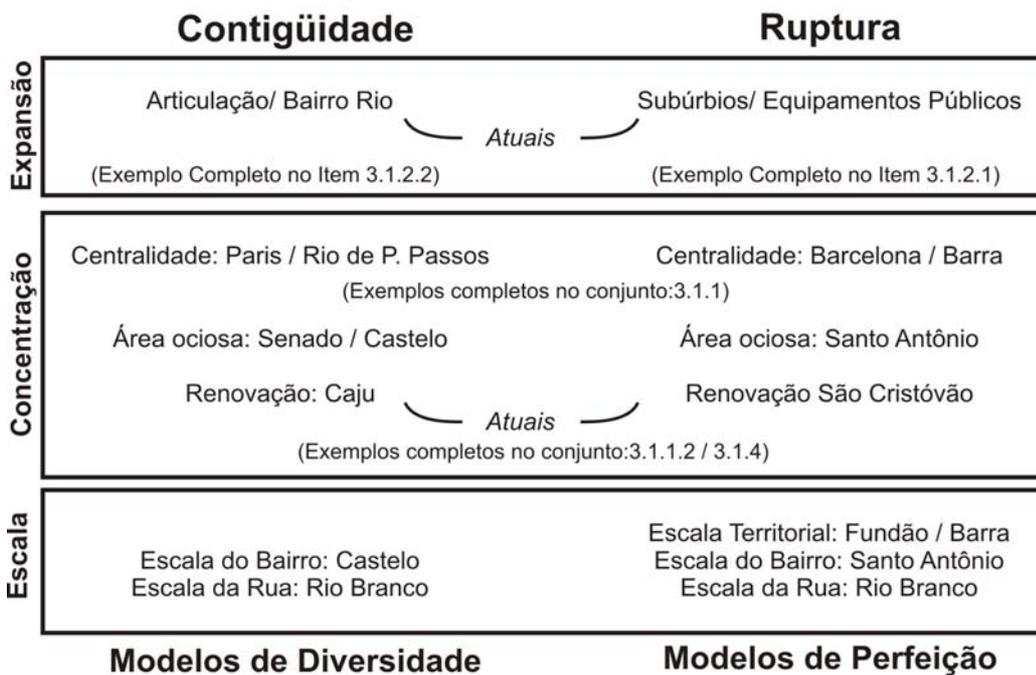


fig.49

Assim é que, quanto à ocupação do solo, o estudo do movimento de *concentração*, tendo como objeto o caso das *centralidades*, permitiu configurar uma correlação direta entre *contigüidade e reforço da centralidade existente*, ao mesmo tempo em que foi possível indicar o vínculo, também direto, entre *ruptura e novas centralidades*. Examinadas as fundamentações de cada uma das exemplificações (Paris, Barcelona e Rio de Janeiro) incluídas no caso-objeto (centralidades), tornou-se explícita também a associação entre o *compartilhamento das decisões projetuais e a contigüidade*, assim como a tomada de *decisões centralizadas e a ruptura*.

Ainda no âmbito do movimento de concentração, foi possível verificar uma outra situação em que os contrapontos não se apresentam tão bem definidos. É o caso da *ocupação de áreas ociosas* ou subaproveitadas. Tratando-se, em tese, como relacionada ao aproveitamento da cidade existente e, portanto, associável à contigüidade, foi possível avaliar que pode, sim, confirmar-se como tal (exemplos do

Senado e Castelo), mas, igualmente, em condição de vínculo doutrinário ao movimento moderno, pode estar associada à ruptura (exemplo do Santo Antônio).

Ainda quanto à ocupação do solo, porém relativamente ao movimento de *expansão*, verificamos dois modelos: o da expansão por isolamento e o da expansão por articulação entre tecidos. O primeiro deles, o da dispersão celular suburbana, tratado como autônomo do núcleo urbano, induzindo à segmentação, configura-se claramente em ruptura com a cidade existente. Esse modelo foi largamente majoritário na construção da cidade moderna e, em grande medida, é o responsável pelo alargamento da mancha ocupada a tal ponto que, muitas vezes, alcança a insustentabilidade.

Em contraponto, a *expansão por articulação* pode ser classificada como uma expressão de contigüidade, segundo os exemplos examinados, em que pese, eventualmente, poder ter desenho urbanístico dissonante em relação ao do tecido urbano da vizinhança.

O terceiro componente morfológico estudado refere-se à *escala*.

É possível depreender vínculo importante na utilização da escala como elemento de ruptura em relação à cidade existente, tal como empregada no conjunto de exemplos analisados e referenciados ao urbanismo moderno. Essa utilização é especialmente evidente quando ela representa dimensão tão desproporcional às precedências que passa a ser necessariamente correlacionada à idéia de um futuro róseo onde tudo se justificaria (Fundão). Igualmente, foi empregada territorialmente como um instrumento claramente associável à construção de novos signos urbanos (e metropolitanos) que objetivam se superpor aos da cidade (Barra da Tijuca). Também, aqui, portanto, a escala foi utilizada em reforço da ruptura às pré-existências ambientais e, neste último exemplo, sobretudo, culturais.

Em contraponto, a escala se apresenta também como um elemento compatível com o fortalecimento da relação cidade-cidadão, através da utilização da percepção por ela estruturada no imaginário coletivo, tal como se exemplifica no caso do movimento 'contra o espigão' (Rio). Neste caso, ela se associa à contigüidade.

Desses três componentes morfológicos analisados e dos vínculos estabelecidos com a cidade – seja a moderna, seja contemporânea –, associados ao estudo entre adensamento e desadensamento, que chamei por *densidades em combinação*, foi possível conformar uma correlação entre *confiança no futuro / cidade moderna / ruptura* e uma outra correlação, que lhe é simétrica, composta entre *incerteza / cidade contemporânea / contigüidade*.

Confiança no futuro/cidade moderna/ruptura

Essa correlação é evidenciada nos exemplos de Cerdà, da Barra da Tijuca, do Fundão e do Santo Antônio, entre outros analisados. Corresponde, a partir do estudo focado no Rio de Janeiro, a uma troca de modelos urbanísticos experimentada pela cidade em meados do século XX.

Todavia, sabemos que grande parte das causas que levaram a essa troca de modelos urbanísticos não é exclusiva do Rio e pode ser compartilhada por outras cidades brasileiras, já que as mudanças ocorreram na estrutura político-econômico-social do país como um todo. Entre elas, destaco o incentivo à propriedade urbana familiar (casa própria), o modelo de redução do tamanho médio da família, o incentivo à indústria automobilística, a maior complexidade do sistema produtivo e de serviços, exigindo novos, maiores e diversificados equipamentos urbanos, o alheamento do Estado em relação à questão urbana³², entre outros fatores.

Todavia, não obstante a importância decisiva desses vínculos com a estrutura econômica, social e política que dão suporte à vida urbana – e que não são subestimados neste estudo –, é também inegável que se apresentaram razões de ordem doutrinária com responsabilidade sobre a conformação dessa dinâmica. Ao longo da tese foram explicitadas algumas delas, sem a pretensão de seu esgotamento.

Assim, compostos por essas razões doutrinárias (mesmo que não exclusivamente), constituem-se como fatores importantes para a configuração daquela troca de modelos urbanísticos, entre outros, os seguintes: o enfraquecimento das centralidades urbanas; a dispersão celular suburbana; o isolamento entre as funções urbanas; o privilégio ao automóvel; o modelo do edifício isolado; a despreocupação com o espaço público. Destaque-se que todos eles são coerentes com os valores do urbanismo moderno e se conformam em evidência da hegemonia desses princípios em relação à cidade brasileira. Contudo, esse rol não apenas contribuiu para a inflexão experimentada nos anos 1950 e 1960, mas se apresenta como um elenco bastante caracterizador da atitude conceitual em *ruptura* com a cidade existente.

A imposição de modelos e conceitos, porém, informa-nos sobre as convicções dos agentes políticos e sociais no sentido de estarem atuando com a bússola orientada para o futuro, que necessariamente seria promissor. Confiança no futuro e

³² Foi durante a década de 1930, mas sobretudo a partir dos anos 1940, que o Estado brasileiro decidiu assumir o protagonismo nas ações relativas à habitação popular. Desestimulando a produção da moradia para aluguel, pretendeu produzir, ele mesmo, o parque habitacional necessário para abrigar o trabalhador brasileiro (Bonduki, 1998). Todavia, contraditoriamente, o volume produzido ficou muito aquém das necessidades, obrigando às famílias a assumirem o papel que o Estado se havia destinado.

ruptura com as pré-existências parecem ser um conjunto coerente. Todavia, tratando-se de um fenômeno situado preponderantemente no campo da cultura, o urbanismo não será passível de um enquadramento rígido, de feitio mais próprio às ciências ditas exatas. Desse modo, enquanto se consolidava o urbanismo moderno, apresentavam-se, simultaneamente, as suas contraposições. Elas não chegam a compor um todo; são elementos que vão se agrupando e, paulatinamente, ajudando a configurar um outro panorama. Entre esses elementos, alguns indicam uma nova correlação entre incerteza/cidade contemporânea/contigüidade.

Incerteza/cidade contemporânea/contigüidade

Essa correlação é evidenciada em exemplos de ocupação de vazios urbanos, (Caju), de expansão por articulação (Complexo do Sapê) e de escala de adequação (Zona Sul), entre outros estudados. Correspondem a mudanças na estrutura político-econômico-social que ocorreram na segunda metade do século XX, associadas ao advento da *cidade contemporânea*.

Entre essas mudanças de estrutura, no interesse do estudo (que, de algum modo, foram contempladas no primeiro capítulo), destacam-se o novo papel de protagonismo desempenhado pelas cidades no contexto político e econômico internacional; a valorização da diversidade; o reconhecimento da incerteza como um dos atributos do sistema global; a interatividade e a participação como instrumentos de cidadania; a sociedade da informação e do conhecimento.

Vimos que esses fatores genéricos têm correspondentes doutrinários, entre os quais se incluem os seguintes: o reconhecimento do lugar, que se opõe ao utópico; o reconhecimento das pré-existências ambientais; a troca do gesto magistral pelo compartilhamento de decisões e o convívio entre transitoriedades.³³

Nesse sentido, neste terceiro capítulo, sublinhamos expressões urbanísticas que são dissonantes em relação à hegemonia do urbanismo moderno, posicionando-se contra a imposição de seus princípios. É claro, a confiança nas vantagens futuras da cidade moderna claudicava.

Entre essas expressões, que resultam de importante inflexão doutrinária, incluem-se o aproveitamento das estruturas ambientais produzidas pela população;³⁴

³³ E ainda, em aprofundamento maior, na especificidade do Rio de Janeiro, é possível conformar um quadro urbanístico no qual se destacam a defesa do *continuum* construído em oposição ao edifício isolado; o aproveitamento das estruturas ambientais produzidas pela população; a valorização do espaço público; o cuidado com o meio ambiente e a sustentabilidade; a preservação ambiental diferenciando-se da preservação de obras-primas; e o fortalecimento da identidade coletiva.

³⁴ Essa diretriz política e doutrinária apresentou-se plenamente na década de 1990, de que é exemplo o programa Favela-Bairro, da Prefeitura do Rio de Janeiro, destinado à urbanização de favelas consolidadas. Ele pode

o movimento em defesa da ambiência urbana e contra a construção de espigões;³⁵ a valorização do espaço público; o cuidado com o meio ambiente e a sustentabilidade; a preservação ambiental de trechos urbanos, diferenciando-se da preservação de obras-primas.

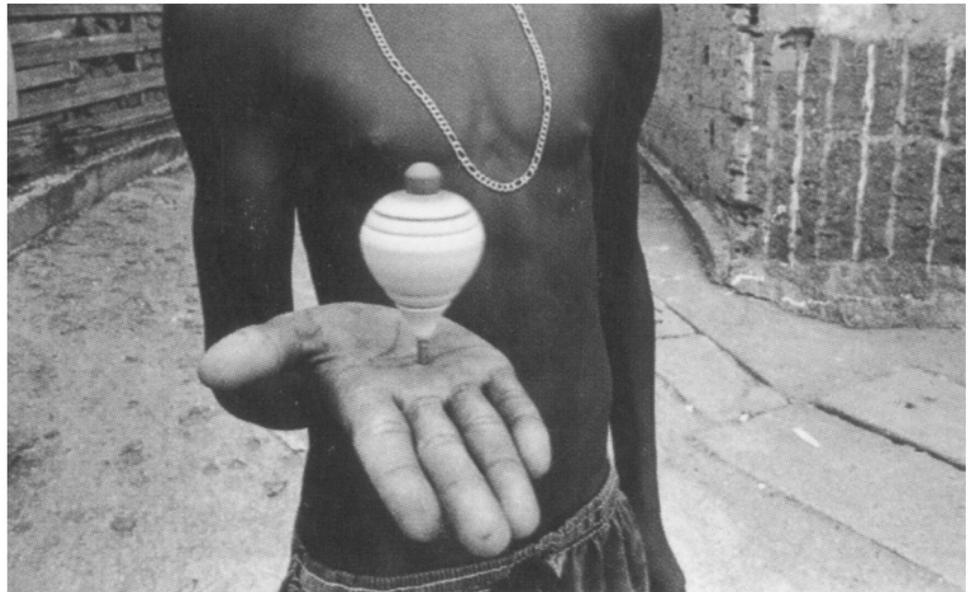
Lembremos que o reconhecimento das pré-existências não pode estar dissociado da estrutura de idéias que conformou determinado espaço. Embora ao longo do tempo as motivações mudem, e com elas as respostas, o fenômeno urbano responde intimamente às origens de sua concepção. É a memória coletiva se materializando, a “alma do lugar”, como nos disse Rossi. O descolamento entre as respostas de antes e de depois pode criar um campo de conflitos que enfraqueça as forças internas do espaço. Nesse sentido, é central o estudo da permanência ou da troca de símbolos/significados relacionados a determinado lugar com os caminhos escolhidos para o desenvolvimento do lugar.

Talvez o reconhecimento desse papel socializado que exercem os símbolos urbanos no desenvolvimento seja um dos grandes diferenciais do urbanismo contemporâneo em relação ao seu precedente moderno. De qualquer modo, ainda não foi possível afirmar uma nova troca de modelos urbanísticos, como vimos que ocorreu no Rio de Janeiro em meados do século XX. Contudo, há caminhos nessa direção.

ser visto, também, como uma expressão da pluralidade urbana e de reconhecimento de uma outra estética, com estrutura morfológica e signos próprios, compatíveis com a diversidade (Conde e Magalhães, 2004).

³⁵ O interesse especial que ele detém para o nosso estudo prende-se ao vínculo que estabeleceu entre a *preservação da ambiência urbana e a escala*, tomando como foco o edifício de baixa altura, bem como à efetivação da idéia de *participação* na construção da cidade.

Considerações Finais



Considerações finais

Iniciativas

Faça o que lhe digo. Solte primeiro uma borboleta.
Se não amanhecer depressa, solte outras de cores diferentes.
De vez em quando, faça partir um barco. Veja aonde vai.
Se for difícil, suprima o mar e lance uma planície.
Mande um esboço de rochedo, o resto de uma floresta.
Jogue as iniciais do lenço. Faça descer algumas ilhas.
Mande a fotografia do lugar, com as curvas capitais e a cópia dos seios.
Atire um planisfério. Um zodíaco. Uma fachada de igreja. E os livros fundamentais.
Sirva-se do vento, se achar difícil.
Eles estão perdidos. Mas nem tudo o que fizeram está perdido.
Separe o que possa ser aproveitado e mande. Sobretudo, as formas em que o sonho de alguns se cristalizou.
Remeta a relação dos encontros, se possível. E o horário dos ventos.
Mande uma manhã de sol, na íntegra.
Faça subir a caixa de música, com o barulho dos canaviais e o apito da locomotiva.
Veja se consegue o mapa dos caminhos.
Mande o resumo dos melhores momentos.
As amostras de outra raça.
Com urgência, o projeto de uma nova cidade!

Aníbal Machado *Cadernos de João*

Aníbal Machado, mineiro e poeta, publicou estas *Iniciativas* em 1957. Dez anos depois, um grupo de jovens estudantes de arquitetura, onde me incluía, elegeu essa poesia como epígrafe para o seu trabalho de final de curso. Para nós, o que poderia ser uma melhor síntese de princípios do urbanismo moderno? Para um urbanista, confiante nas incomensuráveis possibilidades do futuro, o que poderia ser difícil? Mandar uma manhã de sol, na íntegra? Talvez, apenas, algo que fosse maior do que suprimir o mar.

Agora, percorridas estas 200 páginas, constato, com um sentimento contraditório, que esta tese, ainda que possa ser uma elaboração sobre questões doutrinárias do urbanismo presente, é anteriormente uma busca de estilhaços daquele projeto de uma nova cidade, que queríamos construir com urgência.

Por que o urbanismo desejou, por 150 anos, uma nova cidade, uma cidade perfeita, uma cidade sem história, uma cidade de iguais?

O ponto de partida que adotei para alcançar alguma resposta se localizou no desvendamento das noções de tempo e de futuro que estiveram em vigor quando se formavam as bases do urbanismo – no início do século XIX, quando o fenômeno do crescimento da cidade industrial surpreendia a todos. Nesse ponto de partida, o tempo é o de Newton e é absoluto: o futuro é o lugar da felicidade e a história é o lugar da ordem, construída pela razão. A flecha do progresso tem o rumo do futuro.

Aos pensadores do urbanismo moderno caberia a tarefa da concepção do modelo urbanístico da perfeição. Uma vez alcançado, a cidade se manteria perfeita e daria condições para o abrigo de uma nova sociedade igualitária.

Mande ... As amostras de outra raça. (Machado, 1957)

Todos os nossos mais queridos doutrinadores – os nossos profetas, que nos ensinavam a soltar *primeiro uma borboleta*, e outras tantas, seguidas, *de cores diferentes*, que encantavam os desenhos dos sonhos de nossas pranchetas acadêmicas –, eu os reencontrei nessa primeira busca. Eles estavam aí, inclusive o mais exigente deles, o que menos transigiria com a realidade, aquele que nos imporia uma terra limpa – uma *tabula rasa* – para aí erigirmos a nossa cidade, ele, o homem da razão, da beleza da máquina de morar.

Vimos também que, justamente quando exemplares os mais expressivos dos novos modelos arquitetônicos são concebidos – e iniciam sua brilhante carreira de proselitismo – simultaneamente, as bases newtonianas são atingidas pela relatividade de Einstein e pelos quânticos de Heisenberg. O tempo e o espaço passam a ser relativos e individuais. É introduzido um elemento de imprevisibilidade ou de casualidade na ciência, que, contudo, só vai alcançar a arquitetura e o urbanismo algumas décadas depois. Exatamente, naquela década em que queríamos terminá-la com o projeto de uma nova cidade.

A confiança inabalável em um futuro de felicidade, eterno, já se esvaía.

São outros os pensadores do urbanismo que irão responder a essa nova equação. Para esses novos doutrinadores, o elemento de trabalho em tempos de incerteza é a cidade existente, aquela mesma que foi contestada mais que secularmente. É a cidade existente, não uma nova cidade.

Faça partir um barco. Veja aonde vai. Após esses anos revisores da doutrina moderna, o arquiteto poderá projetar um novo barco, poderá até fazê-lo partir. Mas já não mais estará em condições de lhe escrever a rota; no máximo, atendendo a Aníbal, poderá ver para onde se encaminha.

Observei, agora com um certo encanto, que a busca de estilhaços daquele projeto de uma nova cidade foi bem sucedida, tendo sido capaz de reunir alguns deles, que se justapuseram, como em um quebra-cabeça. Uma das imagens reveladas inicialmente era muito tênue e de pouca beleza. Era uma imagem da cidade existente.

Usando métodos cuidadosos de fortalecimento, foi possível ir identificando algumas características antes despercebidas. Entre elas, vi que a cidade revelada não era uma só, tinha inúmeras cidades dentro dela, tinha formas variadas. Em algumas, predominavam determinados elementos formais, e, em outras, estes predominantes já não apareciam.

Observei, também, que uma vez fortalecida a imagem – antes tênue, quase imperceptível –, ela permitiu que viessem a ser justapostos outros estilhaços, antes dispersos, que então não faziam sentido. Pois, sendo destinados à ruína, a ninguém ocorreria verificar se eles poderiam ser, de algum modo, visíveis. Poderiam. Entre esses estilhaços recuperados, alguns continham as *iniciais do lenço*.

As iniciais do lenço foram bordadas durante muito tempo, por milhares de mãos, em panos os mais diversos, ricos e pobres, fortes e frágeis. Mas, para cada um que as bordaram, eram as suas iniciais. Foram bordadas durante tanto tempo – e até mais tempo! – quanto durou aquele período em que todos pensavam que o melhor seria fazer outros tecidos.

A cidade que resultou dessa imagem recomposta tem sua beleza, finalmente.

A geração de arquitetos, que pensava em se preparar para projetar a nova cidade da perfeição, deparou-se com a beleza da cidade imperfeita, da cidade diversa, da cidade bordada com linhas de todas as cores. *Separe o que pode ser aproveitado*. Mas também deparou-se com a cidade segmentada, fragmentada, segregada, com a cidade partida, com a cidade irregular, com a cidade dispersa.

É para essa nova contrastação que o urbanismo se indaga: como atuar? O que fazer? *Veja se consegue o mapa dos caminhos*.

A cidade adentrou o cenário contemporâneo sem a possibilidade de reducionismo; seu estatuto não é o da simplicidade. Nenhuma resposta única poderá

satisfazer sua complexidade conquistada. Não obstante, é indispensável que se procurem as respostas. Esta tese se incorpora a esse esforço, tendo como base o reconhecimento dessa múltipla realidade de contrastação.

Penso que uma contribuição possível resulta do início, isto é, da compreensão de que a incerteza é a parteira de uma nova ética, a qual exige um olhar desprovido de enquadramentos modelares em relação à multiplicidade vivencial das cidades. Ao mesmo tempo, porém, a nova ética também exige um olhar provido do interesse radical de superação das realidades iníquas que compõem, em parte, a cidade contemporânea. *Eles estão perdidos, mas nem tudo o que fizeram está perdido.*

Vinculada à transformação da cidade, a noção de contigüidade apresenta-se, assim, como uma construção instrumental urbanística, no sentido de que pode ajudar na composição morfológica da cidade. Mas, compreendendo que a sua dimensão espacial é indissociável da dimensão política, a contigüidade se pretende, igualmente, instrumento de valorização das relações sociais inerentes à vida urbana.

Penso que os capítulos precedentes permitiram bem configurar essa dupla condição. O segundo capítulo, como vimos, serviu-nos para que os diversos elementos que constituem essa noção fossem estruturados. Já o terceiro capítulo, para que, através de simples exemplificações, suas diversas expressões urbanísticas fossem demonstradas.

Agora, nestas Considerações Finais, gostaria de realçar alguns aspectos que me parecem reiterados na cidade da nossa contemporaneidade – e para os quais há respostas oferecidas, também reiteradas, e que, contudo, no meu entendimento, mais se aproximariam de dúvidas do que de certezas. Gostaria de extrair alguns aspectos que a tese abordou, que poderiam ser ainda um pouco mais destacados.

De certo modo, estamos retomando o debate em que se envolveu Victor Considérant, na defesa da margem esquerda de Paris, o lado pobre. Ou seja, o debate sobre a necessidade de se construir uma cidade democrática. Mas, se estamos a retomá-lo, precisamos lembrar que, desse embate, já nos distanciamos 160 anos!

É verdade que, ao longo desse período, a cidade, apesar de permanentemente contestada, consolidou-se como lugar da democracia. Todavia, houve, também, uma importante inflexão no conceito estruturante de democracia. A igualdade defendida pelos revolucionários consubstancia-se agora como a defesa da diferença. A democracia é a equidade e a diferença.

Mas, se nossas cidades se consolidam como lugar da democracia, inegavelmente também ainda se apresentam como lugar da desigualdade. Nesse sentido, o desafio, talvez central do urbanismo, será contribuir para que seja possível levar a todo cidadão a disponibilidade dos bens, equipamentos e serviços indispensáveis à vida contemporânea. Mas, para isso, como enfrentar a expansão urbana desmedida, que se revela insustentável? O que fazer com as estruturas ambientais segregadas? Com as centralidades esvaziadas?

Antes, porém, preciso abrir um parêntese de natureza epistemológica.

A cidade, como sabemos, não é apenas uma funcionalidade. As suas estruturas culturais também precisam ser acolhidas. Seus espaços disponíveis para o encontro, sobretudo. Esse desafio central do urbanismo não se encontra no desenho da perfeição, mas, talvez, no desenho das possibilidades.

Aprender com a cidade existente é, para o arquiteto, uma maneira de ser revolucionário. Não do modo óbvio, que é derrubar Paris e começar tudo de novo, como Le Corbusier sugeriu, mas de outro, mais tolerante, isto é, questionar o modo como vemos as coisas (Venturi, 2003: 25)

O desenho das possibilidades, em oposição ao desenho da perfeição, posiciona-se francamente como uma perspectiva da contigüidade.

Vimos que a cidade existente é a expressão e é a memória coletiva: “a própria cidade é a memória coletiva dos povos” (Rossi, 1995: 198). A “alma da cidade” seria o próprio nexos estrutural da cidade. A cidade existente passa a poder ser considerada como um feixe de significados referenciados a seu usuário, cujo direito à construção desse significado passou a ser reconhecido. Esse reconhecimento, segundo Umberto Eco (1969), leva à estabilidade do modelo cultural a que estamos integrados, condição de nossa existência como seres racionais.

Há, aqui, uma inflexão importante no conceito da estabilidade: enquanto, para os modernos, ela estaria fundada na razão e localizada no futuro, para Eco, ela se encontra fundada no sistema cultural e tem o cidadão como agente. Portanto, digo eu, ela está localizada no presente. Enquanto para os modernos, uma vez alcançado o futuro a estabilidade seria eterna, na nossa contemporaneidade,

o mundo das formas assuntivas deve manter-se orgânico no sentido de que deve crescer harmoniosamente, sem saltos e sem deformações, mas deve crescer, e crescendo, modificar-se (Eco, 1969:143).

Este conceito, tão vinculável à noção da contigüidade, conduz ao entendimento de uma das dimensões políticas da cidade contemporânea. Não tendo um modelo perfeito a implantar, mas questões diversificadas a enfrentar, que perpassam cidadãos, espaços, comunidades e instituições, a cidade constrói-se no compartilhamento das decisões, na participação, na interação social. Ou seja, no desenho das possibilidades.

Fechado o parêntese, retomemos uma das questões cruciais da cidade contemporânea: a expansão exagerada.

Inegavelmente, como os estudos demonstram, a cidade não se sustenta com a expansão desmedida. Ademais, a expansão desmedida é uma das matrizes da atomização das relações urbanas, sem densidade.

Lance uma planície, diria Aníbal. De certo modo, este método simples foi adotado para o crescimento das cidades, que se consubstanciou já no século XIX, sendo o trabalho de Cerdà um dos seus melhores exemplos. Vale lembrar, porém, que foi nesse mesmo período que ocorreu, em acelerada velocidade, a ocupação do território norte-americano, com a implantação de milhares de cidades, em milhares de planícies, com um mesmo e aparentemente único desenho em malha. Ele se multiplicou ao longo do século XX, já agora não mais em novas cidades, mas na expansão das cidades. E, do mesmo modo, construindo milhares de novos bairros, como se fossem milhares de novas cidades, igualmente, sem o cerne da cidade, a vida urbana. A quase totalidade desses subúrbios jamais alcançará a maturidade urbana, servirá apenas de depositários de esperanças, que se renovam mais à frente, nos próximos subúrbios, na medida em que as gerações se sucedem.

Eles vêm a constituir essas gigantescas manchas ocupadas por centenas de quilômetros, sem rosto – ou com um mesmo rosto; talvez sem alma, pelo menos no sentido estudado por Rossi. Para alguns, são essas as cidades contemporâneas. Sim, de certo modo. São também as cidades “genéricas” de Koolhaas, que poderão ser feitas e desfeitas, conforme se quiser, na incessante busca do nada, qual brinquedos de armar e desarmar. Que, também são, brinquedos de *amar* e *desamar*.

No entanto, quando sobrevôo nas imagens dessas cidades genéricas, ou, quando o que vejo é um mar de automóveis estacionados – de onde emergem, às vezes, ilhas prismáticas com 40 andares de altura, ocupando o que foram quarteirões centrais de uma cidade qualquer, iguais a que existiam no interior profundo norte-americano e que já se vislumbram em outros continentes e países –, não posso deixar de me indagar: é essa a alternativa à cidade perfeita dos modernos?

Nas aparências morfológicas, essas cidades genéricas, que também são cidades segmentadas, podem se aproximar de nossos subúrbios brasileiros. Porém, indo um pouco além das aparências, surge uma realidade de carências ambientais que não permite maiores dúvidas comparativas.

O nosso subúrbio é pobre, é destituído das infra-estruturas de qualidade que caracterizam a cidade contemporânea central. Mas, diferentemente, é um lugar construído com o esforço individual das famílias, o que lhe confere uma razão de origem absolutamente própria.

Irmão da favela, o subúrbio das grandes cidades brasileiras está à espera da sua incorporação à cidade democrática. E, conseqüentemente, precisará experimentar um movimento de concentração e adensamento que ofereça um mínimo de sustentação ambiental. Nessa concentração e nesse adensamento – tão distante dos paradigmas modernos! – é que a cidade irregular poderá absorver as condições de uma qualidade urbana compatível com a democratização da cidade. Penso que esta é uma expressão do que chamei por desenho das possibilidades. E, no entanto, ainda tantos defendem as baixas densidades como condição de qualidade urbana! Ainda estarão presos aos valores do desenho da perfeição?!

Há, ainda, um outro aspecto que gostaria de realçar, tendo como panorama as respostas reiteradas à questão da cidade contemporânea, cheias de certezas, e que, no entanto, para mim se apresentam meramente telúricas. Refiro-me à escala moderna, tanto urbanística como edilícia.

A escala urbanística é indissociável da valorização do modelo do edifício implantado isoladamente, ao passo que a escala edilícia é indissociável do modelo do edifício-alto. Ao primeiro, atribuem-se virtudes relacionadas à saúde pública, pela possibilidade de boa ventilação e insolação, o que tornariam os ambientes coletivos saudáveis. Ao segundo modelo, o do edifício-alto, conferem-se poderes de melhor aproveitamento do tecido urbano, e, conseqüentemente, virtudes econômicas apreciáveis, decorrentes do que seria uma densidade alta. Penso que o terceiro capítulo desta tese deixou evidentes alguns aspectos divergentes dessa ótica maior. Gostaria de retomá-los, tendo em vista as conseqüências que considero perniciosas à democratização das cidades, tanto por um quanto por outro dos modelos.

No caso urbanístico, o edifício isolado é a matriz da desconstrução dos ambientes urbanos bem configurados, nos quais as relações entre as áreas públicas e privadas são bem definidas, e os espaços públicos têm compatibilidade com o uso social. No caso edilício, o edifício-alto corresponde a escalas de imposição que

amesquinham o ambiente coletivo, sem ser alcançado um resultado compensador no que diz respeito ao melhor aproveitamento do solo urbano infra-estruturado e equipado. Não obstante a percepção de grande densidade que os altos prédios comunicam, vimos, igualmente, no capítulo terceiro, que esse modelo edilício necessariamente não implica em um maior aproveitamento do solo urbano; pode ocorrer até mesmo o contrário, como se exemplificou. Isto é, a descaracterização ambiental promovida pelo espigão não se reflete na intensidade de aproveitamento da mancha ocupada; ao contrário, pode significar deterioração sem renovação. A ruptura do *continuum* demonstra-se proveitosa apenas para alguns agentes produtores, sem o espraiamento dos benefícios para o conjunto urbano.

Ao contrário, como visto nos exemplos citados, a densidade construída tende a ser menor em um conjunto formado por edifícios-altos se comparado a um conjunto formado por edifícios de baixa altura. Mesmo assim, persiste a idéia, no senso comum, de que esses modelos seriam vantajosos justamente pelos valores de aproveitamento do solo urbano, que eles não possuem. É claro que outras razões – sobretudo de natureza semiológica, como a referência entre altura e poder, de que temos tantos exemplos na história da arquitetura – forneceriam explicações melhores para a persistência do fenômeno.

De qualquer modo, a questão da escala –seja urbanística ou edilícia– se apresenta indissociável da produção da cidade democrática, e não apenas por seus aspectos semiológicos. É a própria escala de ocupação do território que pode vir a se constituir em um sinalizador eficiente quanto ao sentido político empreendido na transformação urbana. Mas, igualmente, a escala edilícia, a indicar se os desejos de mudança estão acordados com as pré-existências do lugar, ou se delas estão dissonantes.

Um último tema tratado no corpo da tese que ainda gostaria de destacar é o da concentração urbanística quando produtora de novas centralidades urbanas. Vimos, penso que de modo bem abrangente, as principais conseqüências desse caminho urbanístico. Não obstante, parece-me ainda necessário realçar os fortes vínculos que mantém com o desadensamento da cidade e, conseqüentemente, com a perda de vitalidade do tecido urbano.

Os casos apresentados, tanto do exterior quanto do país, evidenciam que a descentralização – e a conseqüente formação de novas centralidades – está intimamente associada a uma construção ideológica prévia, na qual os argumentos podem variar segundo o contexto, sem prejuízo das metas comuns. Vimos que a

desconstrução morfológica das centralidades pressupõe uma simultânea desconstrução semiológica, na qual a memória coletiva ou o significado dos espaços urbanos são previamente postos em cheque. Parece ter ficado evidente que o movimento de deslocamento das cidades em determinadas direções – apresentado, muitas vezes, como “natural” – não deixa de ser uma concatenação de esforços que reúnem, muitas vezes, interesses privados e agentes públicos.

A concentração urbanística inter-regiões é, pois, uma dinâmica resultante, sobretudo, de decisões políticas e doutrinárias estruturantes; ela não é fruto de forças fortuitas ou destituídas de fundamentação. No caso brasileiro, a indução de novas centralidades e o correspondente enfraquecimento da centralidade localizada no centro urbano estiveram permanentemente em pauta, em especial nas décadas de hegemonia modernista, nas quais prevaleceu a idéia de ruptura com as pré-existências ambientais.¹ Tendo os centros históricos o papel de repositório dos significados e da memória coletivos, é compreensível que os interesses voltados para a indução de novas centralidades busquem a ruptura semiológica.² Essa ruptura, em geral, se estabelece paulatinamente. Na medida em que o velho centro se enfraquece e não mais retém as representações que lhes deram consistência, justifica-se a procura por outros sítios para a instalação de novas funcionalidades, que, em um processo que se auto-alimenta, produz novas adesões. O movimento original de concentração transforma-se em movimento de expansão; do adensamento, ao desadensamento.



Transição semiológica.

Ícones cariocas são re-apropriados por *shopping-center*, na Barra da Tijuca, enquanto se constroem os símbolos da nova *centralidade metropolitana*.

¹ Os exemplos se distribuem pelas principais cidades brasileiras, como é o caso do Rio de Janeiro, antes relatado; de São Paulo, com os sucessivos deslocamentos da centralidade em direção à Zona Sul; de Salvador, com a construção do Centro Administrativo e o deslocamento em direção à orla; em Goiânia, como relatado. Hoje, a julgar por iniciativas como o Corredor Cultural, no Rio, e o Viva Centro, em São Paulo, propostas para o fortalecimento da centralidade do centro já tomam vulto.

² No caso carioca, essa atitude se deu exemplarmente com a demolição do Palácio Monroe, sede do Senado da República ao tempo da capital localizada no Rio de Janeiro, sem que nenhuma razão fosse explicitada.

Evidentemente, como vimos nos casos estudados no capítulo terceiro, o desadensamento não se faz sem conseqüências importantes para o conjunto urbano e social. Entre estas, se incluem as deseconomias nos sistemas de transportes, de infra-estruturas e na provisão dos bens e equipamentos públicos.

Outras questões não chegaram a ser estudadas com vagar na tese, embora pudessem atuar em reforço da argumentação, porquanto ampliariam demasiadamente o espectro do estudo, sem alterações significativas. De qualquer modo, são de interesse para a contigüidade. Refiro-me aquelas relacionadas (i) à produção habitacional na cidade contemporânea, sobretudo quando associadas ao crédito imobiliário; (ii) à regularização dos assentamentos populares, em especial quando resultado da urbanização; (iii) à desqualificação crescente do meio-ambiente, que é resultado tanto da ocupação predatória do território urbano quanto pela inadequada provisão das infra-estruturas; (iv) à exagerada ênfase no transporte individual, em detrimento dos modos coletivos, sobretudo os sobre trilhos. Embora absolutamente relevantes à conformação democrática da cidade contemporânea, essas questões também têm sido submetidas a um filtro ideológico-doutrinário que tem permitido a consolidação delas em detrimento do interesse coletivo.

Enfim, esta tese se incorpora, ainda que singelamente, ao esforço de compreensão dos caminhos trilhados pelo urbanismo. Ao final deste percurso pelo interior da cidade, na tentativa de compreender suas razões e, sobretudo, procurar descobrir os seus caminhos, algumas questões se evidenciaram, sugerindo a possibilidade de outras viagens.

Tempo, Futuro, Ruptura, Continuidade, Contigüidade, Interação, Participação, Diversidade, Incerteza, foram categorias chamadas a ajudar na composição do quadro teórico em apoio à reflexão sobre as possibilidades do urbanismo contemporâneo. O papel das cidades para o desenvolvimento já é bem avaliado, nesta época de economia do conhecimento e de vínculos globalizados. Contudo, parece ainda incipiente a relação que se estabelece entre essa cidade da economia daquela cidade real dos espaços, do tecido urbano, da interação, da mobilidade, da política.

Sabemos bem que a cidade, que hoje atormenta e assusta, é sobrevivente de dois séculos de contestação e desprezo, dois séculos de guerras. Bombardeada, não com as bombas militares, mas com os mísseis da doutrina. A cidade segmentada, a cidade fragmentada, a cidade genérica, partida, segregada, irregular, dispersa. Essa é a nossa cidade existente, que também é heróica, dadivosa, generosa, que foi capaz

de suportar dois séculos de arraso e, mesmo assim, é a construtora da civilização do século XXI, o tempo da vida urbana.

Na ingenuidade de nossos 20 anos, nós não sabíamos que suprimir o mar é mais fácil do que suprimir a cidade. Felizmente, fomos vencidos.

Rio de Janeiro, dezembro de 2005.

Referências Bibliográficas e Fonte das Ilustrações

Referências Bibliográficas

Abreu, J. Capistrano de. *Capítulos de história colonial*. São Paulo: Editora da USP, 1988.

Abreu, Maurício de Almeida. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. 3ª. edição. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1997.

Abreu, Maurício de Almeida. A periferia de ontem: o processo de construção do espaço suburbano do Rio de Janeiro (1870-1930). São Paulo: *Espaço & Debates*, 1987, n. 21.

Abreu, Maurício de Almeida. Reconstruindo uma história esquecida: origem e expansão inicial das favelas do Rio de Janeiro. São Paulo: *Espaço & Debates*, 1994, n. 37.

Agache, Alfred. *Cidade do Rio de Janeiro: remodelação, extensão e embelezamento, 1926-1930*. Paris: Foyer Brésilien, 1930.

Aguirre Rojas, Carlos Antonio. *Breves ensayos críticos*. Morelia (Mejico): Escuela de Historia, 2000.

Alexander, Christopher. La Ciudad no es un árbol. Buenos Aires: *Summa*, 1966. [ed. orig. The city is not a tree. *Architectural Forum*, may, 1965].

Alexander, Christopher. *Ensayo sobre la Síntesis de la Forma*. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 1971 [ed. orig. *Notes on the synthesis of form*. Cambridge: Harvard University Press, 1966].

Alexander, Christopher e **Chermayeff**, Serge. *Comunidad y Privacidad / Hacia una nueva arquitectura humanista*. Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión, 1970.

Alexander, Christopher et alii. *A pattern language/Un lenguaje de patrones*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1980.

Alexi, Robert. *Teoría de los Derechos Fundamentales*. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2002 [ed. orig. *Theorie der Grundrechte*. Suhrkamp-Verlag, 1986].

Alphand, Adolphe. *Les Travaux de Paris 1789-1889*. Paris: Imprimerie Nationale, 1889.

Alves, Márcio Moreira. *A Força do Povo*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1980.

Angotti-Salgueiro, Heliana. *La cascade d'arlequin – Belo Horizonte, une capitale éçletique au XIX siècle-*. Paris : Editions d' EHESS, 1997.

Ansay, Pierre e **Schoonbrodt**, René. *Penser la Ville*. Bruxelles: Aux Archives d'Architecture Moderne, 1989.

Aranha, Maria Lúcia de Arruda e **Martins**, Maria Helena Pires. *Filosofando: introdução à filosofia*. São Paulo: Moderna, 2003.

Arantes, Otília. *Urbanismo em fim de linha e outros estudos sobre o colapso da modernização arquitetônica*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1998.

Argan, Giulio Carlo. *Clássico Anticlássico: O Renascimento de Brunelleschi a Bruegel*. São Paulo: Companhia das Letras, 1999 [ed. orig. *Classico anticlassico: Il Rinascimento da Brunelleschi a Bruegel*. Giangiacomo Feltrinelli Editore, 1984].

- Argan**, Giulio Carlo. *El concepto del espacio arquitectónico: desde el barroco a nuestros días*. Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión, 1977.
- Argan**, Giulio Carlo. *História da arte como história da cidade*. São Paulo. Martins Fontes, 1998 [ed. orig. *Storia Dell'arte Come Storia Della Città*. Roma: Editori Riuniti, 1984].
- Ascher**, François. *Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs*. France: Éditions de l'Aube, 2000.
- Ascher**, François. *Les Nouveaux Principes de L'Urbanisme*. France : E'ditions de l'Aube, 2001
- Ascher**, François. *Metápolis –ou l'avenir des Villes*. Paris: Éditions Odile Jacob, 1995.
- Azevedo**, Sérgio de, e ANDRADE, Luís Aureliano Gama. *Habitação e poder – da Fundação da Casa Popular ao Banco Nacional de Habitação*. Rio de Janeiro: Zahar, 1982
- Backheuser**, Everardo. *Habitações populares*. Rio de Janeiro: Imp Nacional, 1906.
- Baudrillard**, Jean. *A transparência do mal - Ensaio sobre os fenômenos extremos*. Campinas: Papirus Editora, 1990.
- Benchimol**, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Haussmann tropical – a renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1990.
- Benevolo**, Leonardo. *História da arquitetura moderna*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1976 [ed. orig. *Storia Dell'Architettura Moderna*. Bari/Roma: Laterza & Figli, 1960].
- Benevolo**, Leonardo. *História da cidade*. São Paulo: Editora Perspectiva, 3ª.edição/2ª.reimpressão em 2003 [ed. orig. *Storia della Città*. Bari/Roma: Laterza & Figli].
- Benevolo**, Leonardo. *Orígenes de la Urbanística Moderna*. B. Aires: Ed Tekne, 1967.
- Benjamin**, Walter. *Magia e técnica, arte e política – Ensaio sobre literatura e história da cultura. Obras Escolhidas. V. 1* São Paulo: Editora Brasiliense, 1985. [ed. orig. *Ariswahl in Drei Baenden*, 1940].
- Bérgson**, Henri. *Matéria e Memória. Ensaio sobre a relação do corpo com o espírito*. São Paulo: Martins Fontes Editora, 1990 [ed. orig. *Matière et Mémoire*. Paris: Presses Universitaires de France, 1939].
- Berman**, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar. A aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986 [ed. orig. *All that is Solid Melts into Air*. Simon and Schuster, 1982].
- Bilac**, Olavo. Crônica in *Kosmos*, Rio de Janeiro, ano 1, n.3, mar. 1904.
- Bodstein**, Regina Cele de A. Práticas sanitárias e classes populares do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: *Revista Rio de Janeiro*, n. 4, 1986.
- Bojunga**, Cláudio. *JK, o artista do impossível*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.
- Bonduki**, Nabil. *Origens da habitação social no Brasil: Arquitetura moderna, Lei do Inquilinato e difusão da casa própria*. São Paulo: Estação Liberdade/FAPESP, 1998.
- Borges**, Jorge Luiz. *Obras Completas*. Barcelona: Emecé Editores, 1996.
- Bosi**, Alfredo. *Dialética da colonização*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.
- Boudon**, Philippe (org). *De L'Architecture a L'Épistemologie, la Question de l'Échelle*. Paris: Presses Universitaires de France, 1991.

- Brenna**, Giovanna Rosso del (org.). *O Rio de Janeiro de Pereira Passos – uma cidade em questão II*. Rio de Janeiro: PUC-RJ/ Shell, 1985.
- Buarque de Holanda**, Heloisa (org.). *Pós-modernismo e política*. Rio de Janeiro: Rocco, 1991.
- Buarque de Holanda**, Sérgio. *Raízes do Brasil*. Rio de Janeiro: Livraria José Olímpio Editora, 1976 (Primeira edição: 1936).
- Bueno**, Eduardo. *Brasil: uma história*. São Paulo: Ed. Ática, 2002.
- Burgos**, Marcelo Baumann. “Dos parques proletários ao Favela-Bairro: as políticas públicas nas favelas do Rio de Janeiro”. In: ZALUAR, Alba e ALVITO, Marcos (org.) *Um século de favela*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998.
- Calógeras**, J. Pandiá. *Formação histórica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1967.
- Capron**, Guénola. “L’idéalisation de la ville européenne et la mitification de l’espace publique”. In: *Les ensembles résidentiels sécurisés dans les Amériques: une lecture critique de la littérature*. Paris : EG-L’Espace Géographique, # 86, 1996.
- Carvalho**, Lia Aquino. *Habitações populares*. 2ªed. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade; Secretaria Municipal de Cultura, 1995.
- Carvalho**, Maria Alice Rezende. *Quatro vezes cidade*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994.
- Castello Branco**, Carlos. *Os militares no poder. V.3- O baile das solteironas*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1979.
- Castells**, Manuel. *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra, 1999 [ed. orig. *The Rise of The Network Society*].
- Castells**, Manuel. *O poder da identidade*. São Paulo: Paz e Terra, 1999a.
- Cavallieri**, Paulo Fernando. Favelas cariocas: mudanças na infra-estrutura. In: *4 estudos*. Rio de Janeiro: IplanRio, 1986.
- Chalhoub**, Sidney. *Cidade febril – cortiços e epidemias na corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- Choay**, Françoise. *L’Allégorie du Patrimoine*. Paris: Éditions du Seuil, 1996.
- Choay**, Françoise. *O urbanismo: utopias e realidades - uma antologia*. São Paulo: Editora Perspectiva, 2003 [ed. orig. *L’Urbanisme: Utopies et Réalités. Une anthologie*. Paris : Aux Éditions du Seuil, 1965].
- Choay**, Françoise e **Merlin**, P. *Dictionnaire de l’Urbanisme et de l’Amenagement*. 3e édition. Paris: Presses Universitaires de France, 1988.
- Clichevsky**, Nora. *Tierra Vacante en ciudades latinoamericanas*. Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy, 2002.
- Colombo**, Cristóvão. *Diários da Descoberta da América: as quatro viagens e o testamento*. Porto Alegre: L&PM Editores, 1984.
- Colquhoun**, Alan. *Modernidade e tradição clássica: ensaios sobre arquitetura 1980-1987*. São Paulo: Cosac & Naify, 2004 [ed. orig. *Modernity and the classical tradition*. Boston: MIT Press, 1989].
- Conde**, Luiz Paulo e **Magalhães**, Sérgio. *Favela-Bairro: uma outra história da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora VivereCidades, 2004.

- Costa**, João Cruz. *Contribuição à história das idéias no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1967.
- Costa**, Lúcio. *Lúcio Costa: registro de uma vivência*. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.
- Costa**, Lúcio. *Plano Piloto para a Urbanização da Baixada Compreendida entre a Barra de Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá*. Rio de Janeiro: Agência Jornalística Image Ltda., 1969. (folheto da Memória do projeto)
- Coutinho**, Evaldo. *O espaço da arquitetura*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1977.
- Damazio**, Sylvia. *Retrato social do Rio de Janeiro na virada do século*. Rio de Janeiro: EDUERJ, 1996.
- D'Amaral**, Marcio Tavares. "Sobre o tempo: considerações intempestivas". In DOCTORS, Marcio (org.). *Tempo dos tempos*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2003.
- D'Araujo**, Maria Celina e **Castro**, Celso. *Ernesto Geisel*. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1997.
- Deák**, Csaba. "Elementos de uma política de transportes para São Paulo". In: **Deák**, C. & **Schiffer**, S.R. (org.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999.
- Descartes**, René. *Discurso do método*, São Paulo: Ed. Parma, 1983.
- Deleuze**, Gilles e **Guattari**, Félix. *O que é a filosofia?* Rio de Janeiro: Editora 34 Literatura, 1992 [ed. orig. *Qu'est-ce la philosophie?* Paris: Les Éditions de Minuit, 1991].
- Domingos**, Juracy. *Terra de morar – a luta pela regularização dos loteamentos irregulares e clandestinos na Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/Secretaria Municipal de Habitação, Papel & Virtual, 2000.
- Dudeque**, Irã. *Cidades sem véus: doenças, poder e desenhos urbanos*. Curitiba: Editora Universitária Champagnat, 1995.
- Dupuy**, Gabriel. *L'Urbanisme des Réseaux: Théories et Méthodes*. Paris: Armand Colin Éditeur, 1991.
- Durant**, Will. *História da civilização – A Reforma, tomo 1*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1959 [ed. orig. *The Story of Civilization*. New York: Simon & Schuster, Inc., s/d.].
- Eco**, Umberto. *Obra aberta*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1969 [ed. orig. *Opera Aperta*. Milano: Casa Editrice Valentino Bompiani, 1962].
- Eco**, Umberto. *A estrutura ausente*. São Paulo: Editora Perspectiva S.A., 1971 [ed. orig. *La struttura assente*. Milano: Casa Ed. Valentino Bompiani, 1968].
- Elias**, Norbert. *Sobre o tempo*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1998 [ed. orig. *Über die Zeit*. Frankfurt: Suhrkamp Verlag, 1984].
- Evenson**, Norma. *Paris – Les héretiers d'Hausmann*. Grenoble: École Nationale Supérieure des Beaux-Arts / Presses Universitaires de Grenoble, 1983.
- Ferraz**, Eucanaã e FERRAZ, Graça Matias. "Histórico". In: DOMINGOS, Juracy. *Terra de morar – a luta pela regularização dos loteamentos irregulares e clandestinos na Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/Secretaria Municipal de Habitação/Papel & Virtual, 2000.
- Ferreira**, Flávio. *Sobre a Noção de Futuro*. Rio de Janeiro: Proureb (s/e), 1996.

Ferreira, Flávio. “Tempo e arquitetura ou Por que não se fazem mais utopias como antigamente?” *In Urbanismo 10 anos: Percursos e Perspectivas. Seminário Internacional*. Rio de Janeiro: Prourb, 2005.

Ferreira, Marieta de Moraes (coord.) *Rio de Janeiro: uma cidade na história*. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2000.

Francastel, Pierre. “Le Paris de Napoléon III”. *In: Roncayollo, Marcel et Paquot, Thierry. Villes et Civilisation Urbaine –XVIIIe-XXe.Siècle*. Paris: Larousse, 1992.

Frúgoli Jr, Heitor. *Centralidade em São Paulo*. São Paulo: Cortez/Editora da USP, 2000.

Gandillac, Maurice de. *Gêneses da modernidade*. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1995.

Gomes, Paulo César da Costa. *A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

Governo do Estado do Rio de Janeiro/ Secretaria de Estado de Planejamento e Controle. *Bairros populares e favelas: prioridade do Governo Brizola*. Rio de Janeiro: 1985.

Grau, Cristina. *Borges y la arquitectura*. Madrid: Ediciones Cátedra S.A., 1989.

Guattari, Félix. *Caosmose – um novo paradigma estético*. Rio de Janeiro: Ed34, 1992.

Guimaraens, Ceça. *Paradoxos Entrelaçados: as torres para o futuro e a tradição nacional*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2002.

Habermas, Jürgen. *L’Espace Publique. Archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*. Paris: Éditions Payot, 1978.

Hall, Peter. *Cidades do amanhã. Uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX*. São Paulo: Editora Perspectiva, 2002 [ed. orig. *Cities of Tomorrow*. Basil Blackwell, 1988].

Hancock, Claire. *Ville et espace publique : la théorie habermasienne et le cas de la capitale française à la fin de XVIII^e Siècle*. *In Espaces et Sociétés*, # 86. Paris : Éditions L’Harmattan, 1996.

Harvey, David. *Condição pós-moderna: Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Edições Loyola, 1992 [ed. orig. *The Condition of Postmodernity- An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Oxford: Basil Blackwell Ltd., 1989].

Hawking, Stephen W. *Uma breve história do tempo: do Big Bang aos buracos negros*. Rio de Janeiro: Editora Rocco, 1988 [ed. org. *A Brief History of Time: from de big bang to black holes*, 1988].]

Heisenberg, Werner. *La partie et le tout. Le Monde de la physique atomique*. Paris: Éditions Albin Michel, 1972.

Heisenberg, Werner. *Philosophie. Le Manuscrite de 1942*. Paris: Éditions du Seuil, 1998.

Heisenberg, Werner. *La nature dans la physique contemporaine*. Saint-Amand: Gallimard, 1962.

Henry, John. *A revolução científica e as origens da ciência moderna*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1998 [ed. orig. *The Scientific Revolution and the Origins of Modern Science*. Londres: MacMillan Press, 1997].

Houaiss, Antonio e **Villar**, Mauro de Salles. *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

Huysen, Andréas. *Memórias do modernismo*. Rio de Janeiro: Editora da Univ.Federal do Rio de Janeiro, 1997.

Huysen, Andreas. "Mapeando o pós-moderno" in **Buarque de Holanda**, Heloisa (org.), *Pós-modernismo e política*. Rio de Janeiro: Editora Rocco, 1991.

Jacobs, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000 [ed. orig. *The Death and Life of Great American Cities*, 1961].

Jameson, Fredric. *Espaço e imagem: teorias do pós-moderno e outros ensaios*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1995.

Jameson, Fredric. *Pós-modernismo. A lógica cultural do capitalismo tardio*. São Paulo: editora Ática S.A., 1996 [ed. orig. *Postmodernism, or, The cultural logic of late capitalism*. Duke University Press, 199].

Kaplan, Francis. *L'Irréalité du temps et de l'espace*. Paris: Éditions du CERF, 2004.

King, Ross. *Brunelleschi's dome: how a Renaissance genius reinvented architecture*. London: Chatto e Windus, 2000.

Kohlsdorf, Maria Elaine. "Breve histórico do espaço urbano como campo disciplinar" *In O espaço da cidade: contribuição à análise urbana*. São Paulo: Editora Projeto, 1985.

Kostof, Spiro. *The City Shaped. –Urban Patterns and Meanings Through History*. Boston: A Bulfinch Press Book/Little, Brown and Company, 1991.

Lago, Luciana Corrêa do. *O movimento de loteamentos do Rio de Janeiro*. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: UFRJ, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional I- IPPUR, 1990.

Lapierre, Eric. *Identification d'une Ville – architectures de Paris-*. Paris: Éditions du Pavillon d'Arsenal, 2002.

Larangeira, Adriana de Araújo. *Tierra Vacante en las Ciudades de America Latina: Desafios y Oportunidades/Seminario Internacional*. Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy, 2004.

Lavedan, Pierre. *Nouvelle Histoire de Paris – histoire de l'urbanisme à Paris*. Paris: Hachette, 1993.

Le Corbusier. *Urbanismo*. São Paulo: Martins Fontes, 2000 [ed. orig. *Urbanisme*. Paris, 1924].

Le Corbusier. *Precisões*. São Paulo: Cosac & Naify, 2004 [ed. orig. *Précisions sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme*. Paris: 1930].

Le Goff, Jacques. *Por amor às cidades. Conversações com Jean Lebrun*. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998 [ed. orig. *Pour l'amour des Villes: Entretiens avec Jean Lebrun*. Les Editions Textuel, 1997].

Leeds, Anthony e **Leeds**, Elizabeth. *A sociologia do Brasil urbano*. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

Lefebvre, Henri. *Le droit à la ville*. Paris: Éditions Anthropos, 1970.

Lessa, Carlos. *O Rio de todos os Brasis*. Rio de Janeiro: Editora Record, 2000.

López de Aberasturi, António. *Idefonso Cerdá – La théorie générale de l'urbanisation*. Paris: Éditions du Seuil, 1979.

Lynch, Kevin. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1997 [ed. orig. *The Image of The City*, 1960]

- Lynch**, Kevin. *A Boa Forma da Cidade*. Lisboa: Edições 70, Lda., 1999 [ed. orig. *Good City Form*. Boston: MIT Press, 1981].
- Machado**, Aníbal. *Cadernos de João*. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1957. (4ª. Edição, 2004)
- Magalhães**, Sérgio Ferraz. *Habitação e integração: A construção de uma política*. Rio de Janeiro: PCRJ-SMH, 1995.
- Magalhães**, Sérgio Ferraz. *Sobre a cidade – habitação e democracia no Rio de Janeiro*. São Paulo. Pro-Editores, 2002.
- Magalhães**, Sérgio Ferraz. “Sobre a democratização da cidade. A experiência da Política Habitacional do Rio de Janeiro”. In: **Schicchi**, Maria Cristina e **Benfatti**, Dênio (org.); **Pinheiro Machado**, Denise (colab.). *Urbanismo: Dossiê São Paulo-Rio de Janeiro*. Campinas: PUCCAMP/PROURB, 2004.
- Marins**, Paulo César Garcez. “Habitação e vizinhança: limites da privacidade no surgimento das metrópoles brasileiras”. In: **Sevcenko**, Nicolau (org. do volume). *História da Vida Privada no Brasil*, vol. 3. São Paulo: Companhia das Letras, 1998 (coord. geral da coleção Fernando Novais).
- Martins**, Carlos A. Ferreira. “Uma leitura crítica” In: *Le Corbusier - Precisoões*. São Paulo: Cosac & Naify, 2004.
- Mautner**, Yvone. “A periferia como fronteira de expansão do capital”. In: **Deák**, C. & **Schiffer**, S.R. (org.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999.
- Mela**, Alfredo. *A sociologia das cidades*. Lisboa: Editorial Estampa, 1999.
- Mercier**, Louis-Sébastien. *L’An Deux Mille Quatre Cent Quarante –Rêve s’il en fût jamais-* (3 vol) Paris: Brosson et Carteret, Libraires, An VII. (reimpressao depois de 28 anos, 1799)
- Modrzhínskaya**, E. et alii. *El futuro de la Sociedad: Crítica de las concepciones político-sociales y filosóficas burguesas contemporáneas*. Moscou: Editorial Progreso, 1973.
- Mollica**, Orlando M. *A permanência do paisanismo e o ‘olhar paisagístico’ na mídia brasileira*. Tese de Doutorado em Comunicação, ECO-UFRJ, 2005 (mimeo.).
- Morus**, Thomas. *A Utopia*. Rio de Janeiro: Ediouro/Editora Tecnoprint Ltda, s/d
- Motta**, Marly Silva da. *O Rio de Janeiro: de cidade-capital a Estado da Guanabara*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 201.
- Mumford**, Lewis. *A cidade na história: suas origens, desenvolvimento e perspectivas*. São Paulo: Editora Martins Fontes Editora, 1982 [ed. orig. *The City in Story – Its Origins, its transformations and its prospects*. 1961].
- Mumford**, Lewis. *A cultura das cidades*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia Ltda, 1961 [ed. orig. *The Culture of Cities*. 1938].
- Muniz Sodré** de Araújo Cabral. *O terreiro e a cidade: a forma social negro-brasileira*. Petrópolis: Editora Vozes Ltda, 1988.
- Oliveira**, Luiz Alberto. “Imagens do tempo”. In **Doctors**, Marcio. *Tempo dos tempos*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2003.
- Osório**, Mauro. *Rio nacional Rio local: mitos e visões da crise carioca e fluminense*. Rio de Janeiro: Editora Senac Rio, 2005.

- Panerai**, Philippe et alii. *Analyse Urbain*. Marseille: Editions Parenthèses, 1999.
- Panerai**, Philippe et alii. *Formes Urbaines – de l'îlot à la barre*. Marseille: Editions Parenthèses, 1997.
- Panerai**, Philippe e **Mangin**, David. *Projet Urbain*. Marseille: Ed Parenthèses, 1999.
- Pechman**, Robert Moses. *Cidades estreitamente vigiadas: o detetive e o urbanista*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2002.
- Pereira**, Margareth da Silva et alii. *Le Corbusier e o Brasil*. São Paulo: Tessela-Projeto Editores, 1987.
- Pesavento**, Sandra Jatahy. *O imaginário da cidade: visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre*. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 1999.
- Picon**, Antoine. *La Ville – Territoire des Cyborgs*. Besançon: Les Éditions d'Imprimeur, 1998.
- Picon**, Antoine. "Racionalidade técnica e utopia: gênese da haussmannização". In **Salgueiro**, Heliana Angotti (org.), *Cidades capitais do Século XIX*. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 2001
- Pignatari**, Décio. *Informação. Linguagem. Comunicação*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1968.
- Pinheiro Machado**, Denise Barcellos. "Cidade contemporânea e projetos urbanos". In: *Urbanismo: Dossiê São Paulo-Rio de Janeiro*. Organizado por **Schicchi** Maria Cristina e **Benfatti**, Dênio (org.); **Pinheiro Machado**, Denise (colab.). Campinas: PUCCAMP/PROURB, 2004.
- Pinon**, Pierre. *Atlas de Paris Haussmannien*. Paris: Editions Parigramme, 2002
- Prado Jr**, Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1965.
- Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/Secretaria Municipal de Habitação**. *Cidade inteira: a política habitacional da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: PCRJ-SMH, 1999.
- Rapoport**, Amos. *Aspectos Humanos de la Forma Urbana*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1978.
- Roncayollo**, Marcel e **Paquot**, Thierry. *Villes & Civilisation Urbaine –XVIIIe.-XXe. Siècle*. Paris: Larousse, 1992.
- Rossi**, Aldo. *A arquitetura da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1995 [ed. orig. *L'Architettura Della Città*, 1966].
- Russel**, Bertrand. *Historia de la Filosofía Occidental*. Madrid: Espasa-Calpe, 1984, v.2 [ed. orig. *History of Western Philosophy*. George Allen & Unwin Ltd., 1946].
- Santos**, Boaventura de Souza. *Pela mão de Alice: o social e o político na pós-modernidade*. São Paulo: Cortez Editora, 1995.
- Santos**, Carlos Nelson Ferreira dos & **Vogel**, Arno (coord.). *Quando a rua vira casa. A apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro*. Rio de Janeiro: IBAM/FINEP, 1981.
- Santos**, Milton. "A cidade e o urbano como espaço-tempo" In: *Cidade & História: Modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX*. Salvador: UFBA/ANPUR, 1992.
- Sartre**, Jean-Paul. New York, cidade colonial. In: *Senhor*, ano 2, número 2. Rio de Janeiro: Editora Sr. S.A., 1960.

- Sassen**, Saskia. *As cidades na economia mundial*. São Paulo: Studio Nobel, 1998 [ed. orig. *Cities in a World Economy*, 1994].
- Schwarz**, Lilia Moritz. *As barbas do imperador*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- Segre**, Roberto. *Arquitectura y Urbanismo Modernos. Capitalismo e Socialismo*. La Habana: Editorial Arte y Literatura, 1988.
- Sen**, Amartya Kumar. *Desenvolvimento como liberdade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000 [ed. orig. *Development as Freedom*. 1999].
- Sennett**, Richard. *A corrosão do caráter. Conseqüências pessoais do trabalho no novo capitalismo*. Rio de Janeiro: Editora Record, 1999 [ed. orig. *The corrosion of character*. 1998].
- Sennett**, Richard. *Les Tyrannies de l'Intimité*. Paris : Aux Editions de Seuil, 1979.
- Silva**, Hélio. *Nasce a República, 1888-1894*. São Paulo: Editora Três, 1975.
- Silva**, Jailson de Souza e. *“Por que uns e não outros?”: caminhada de jovens pobres para a universidade*. Rio de Janeiro: 7Letras, 2003.
- Silva**, Rachel Coutinho Marques da. “Transformações recentes na prática de gestão de projetos urbanos na cidade do Rio de Janeiro”. In: **Schicchi**, Maria Cristina e **Benfatti**, Dênio (org.); **Pinheiro Machado**, Denise (colab.). *Urbanismo: dossiê São Paulo-Rio de Janeiro*. Campinas: PUCAMP/PROURB, 2004.
- Sisson**, Rachel. Marcos históricos e configurações espaciais/Um estudo de caso: os centros do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: FAU-UFRJ/*Arquitetura Revista* , 4, 1986.
- Smolka**, Martim et alii. *Value Capture for urban development: An Inter-American comparison*. Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy, 2000. (w.p.)
- Tafuri**, Manfredo; **Cacciari**, Massimo & **Dal Co**, Francesco. *De la Vanguardia a la Metrópoli: Crítica Radical a la Arquitectura*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1972.
- Tarragó**, Salvador. “La evolución del intervías de Cerdà: três propuestas (1855, 1859 y 1863) para la fundación de uma nueva ciudad industrial”. In: *Cerdà - Ciudad y Territorio- Uma visión de futuro*. Barcelona: Fundació Catalana per a la Recerca, 1996.
- Thevet**, André. *Le Brésil d'André Thevet – les Singularités de la France Antarctique 1557*. Paris : Éditions Chandeigne/Collection Magellane, 1997.
- Topalov**, Christian. *Les Promoteurs Immobiliers. Contribution à l'analyse de la production capitaliste du logement en France*. Paris: Éditions Mouton, 1974.
- Topalov**, Christian. *Le Logement en France. Histoire d'une marchandise impossible*. Paris: Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 1987.
- Touraine**, Alain. *Crítica de la Modernidad*. México: Fondo de Cultura Económica, 2000 [ed. orig. *Critique de la modernité*. Paris: Librairie Arthème Fayard, 1992].
- Tricart**, Jean. *Cours de Géographie Humaine*, 2 vols. Mimeo. (Fascículo I, *L'habitat rural*, Fasc. II, *L'Habitat Urbain*). Paris: Centre de Documentation Universitaire, 1963.
- Vaz**, Lilian Fessler e **Cardoso**, Elizabeth Dezouart. “Obras de melhoramentos no Rio de Janeiro: um debate antigo e um privilégio concorrido”. In: BRENNA, Giovanna Rosso del (org). *O Rio de Janeiro de Pereira Passos – uma cidade em questão II*. Rio de Janeiro: PUC-RJ/ Shell, 1985
- Vaz**, Lilian Fessler. *Uma história da habitação coletiva na cidade do Rio de Janeiro – estudo da modernidade através da moradia*. Tese de doutorado. São Paulo: USP, 1994.

Vaz, Lilian Fessler. Notas sobre o Cabeça de Porco. Rio de Janeiro: *Revista Rio de Janeiro*, n.2. 1986.

Vaz, Paulo. "Tempo e tecnologia". In : DOCTORS, Marcio (org.). *Tempo dos tempos*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2003.

Venturi, Robert & **Scott Brown**, Denise & **Izenour**, Steven. *Aprendendo com Las Vegas. O simbolismo (esquecido) da forma arquitetônica*. São Paulo: Cosac & Naify, 2003 [ed. orig. *Learning from Las Vegas*. Boston: MIT Press, 1977].

Vidal, Laurent. *L'Invention d'une capitale: De Nova Lisboa à Brasília*. Paris: IHEAL Éditions, 2002.

Villaça, Flávio. 1999. *Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil*. In: **Deák**, C. & **Schiffer**, S.R. (orgs.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo

Virilio, Paul. *Vitesse et politique*. Paris: Editions Galilée, 1977. [*Velocidade e política*. São Paulo: Editora Estação Liberdade, 1996.]

Zaluar, Alba e **Alvito**, Marcos (org.) "Introdução" In: *Um século de favela*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998.

Zevi, Bruno. *Saber ver a arquitetura*. São Paulo: Martins Fontes, 1992 [ed. orig. *Saper Vedere L'architettura*. 1992].

Fonte das ilustrações

-Foto da Capa: *Jovem na favela da Serrinha*. Autor: Thiago Santana. 1998.

Capítulo 1:

-Foto da folha de rosto do Capítulo 1. *Velho Policial e Criança*. Autor: Keystone.
Fonte: **Lanzmann**, Jacques; **Keystone**. *Paris des Années 30*. Paris: Éditions de La Martinière, 1992.

1. “*The fall of the rebel angels*”. Peter Bruegel. Fonte: **Gibson**, Michael. *Bruegel*. New Jersey: Wellfleet Press, 1989.
2. Bandeira da República Federativa do Brasil.
3. Foto: *3D Movies*. Autor: J.R.Eyerman. Fonte: **Loengard**, John. *Life Classic Photographs -A personal interpretation*. London: Thames and Hudson Ltd, 1996.
4. Foto: *Woodstock*. Fonte: desconhecida/ Internet.

Capítulo 2:

-Foto da folha de rosto do Capítulo 2: *1917, família de imigrantes do Líbano*. Fonte: **Chermayeff**, Ivan; **Wasserman**, Ferd; **Shapiro**, Mary J. *Ellis Island –an illustrated History of the immigrant experience*. New York: Macmillan Publishing Company, 1991.

5. Planta da Cidade de Ferrara, Itália. Fonte: **Benevolo**, Leonardo. *Storia della Città*. [*História da Cidade*. São Paulo: Editora Perspectiva, 3ª.edição/2ªreimpressão em 2003.]

Capítulo 3:

-Foto da folha de rosto do Capítulo 3: Favela da Mangueira. Autor: Thiago Santana. 1998.

6. Mapa da Cidade do Rio de Janeiro (1812), trabalhado pelo autor. Fonte: **Abreu**, Maurício de Almeida. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. 3ª. Edição. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1997.

7. Mapa da Cidade do Rio do Janeiro (1908), trabalhado pelo autor. Fonte: **Abreu**, Maurício de Almeida. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. 3ª. Edição. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1997.
8. Esquema teórico dos bairros, distritos e setores e aplicação ao Projeto de Ensanche de 1859. Fonte: **Tarragó**, Salvador. *La evolución del intervías de Cerdà: três propuestas (1855, 1859 y 1863) para la fundación de una nueva ciudad industrial*. In *Cerdà - Ciudad y Territorio- Uma visión de futuro*. Barcelona: Fundació Catalana per a la Recerca, 1996.
9. Projeto do Ensanche do arquiteto Antoni Rovira i Trias, vencedor do concurso de 1859. Fonte: **Tarragó**, Salvador. *La evolución del intervías de Cerdà: três propuestas (1855, 1859 y 1863) para la fundación de una nueva ciudad industrial*. In *Cerdà - Ciudad y Territorio- Uma visión de futuro*. Barcelona: Fundació Catalana per a la Recerca, 1996.
10. Plano Del Ensanche I. Cerdà. Fonte: **Tarragó**, Salvador. *La evolución del intervías de Cerdà: três propuestas (1855, 1859 y 1863) para la fundación de una nueva ciudad industrial*. In *Cerdà - Ciudad y Territorio- Uma visión de futuro*. Barcelona: Fundació Catalana per a la Recerca, 1996.
11. Paris de Haussmann. Fonte: **Benevolo**, Leonardo. *Storia della Città*. [História da Cidade. São Paulo: Editora Perspectiva, 3ª.edição/ 2ªreimpressão em 2003.]
12. Croquis de Lúcio Costa, Perfil do Plano Piloto para a Barra da Tijuca. Fonte: **Costa**, Lúcio. *Lúcio Costa: Registro de Uma Vivência*. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.
13. Croquis de Lúcio Costa, Indicação da nova centralidade na Barra da Tijuca. Fonte: **Costa**, Lúcio. *Lúcio Costa: Registro de Uma Vivência*. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.
14. Foto Praia Vermelha/Pão de Açúcar. Autor: desconhecido.
15. Foto Sobrevôo do Zepelin sobre a Lagoa Rodrigo de Freitas. Autor: desconhecido.
16. Foto Lagoa Rodrigo de Freitas. Autor: desconhecido.
17. Mapa da Cidade do Rio do Janeiro (1812), trabalhado pelo autor. Fonte: **Abreu**, Maurício de Almeida. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. 3ª. Edição. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1997.
18. Mapa da Intervenção no Morro do Senado, elaborado pelo autor, sobre base cadastral da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.
19. Desenho de eixos estruturais de projetos na área central, elaborado pelo autor, sobre Imagem de satélite. Fonte: Google Earth.

20. Desenho com indicação de vazios urbanos no bairro de São Cristóvão, elaborado pelo autor, sobre imagem de satélite. Fonte: Google Earth.
21. Croquis do autor. Fonte: **Magalhães**, Sérgio Ferraz. *Sobre a Cidade – Habitação e Democracia no Rio de Janeiro*. São Paulo. Pro-Editores, 2002.
22. Foto e Desenho de aproveitamento para residência e comércio de frente de terreno, no bairro do Caju. Foto: Fábio Costa. Desenho: elaborado pelo escritório Fábrica Arquitetura. Fonte: **Magalhães**, Sérgio Ferraz. *Sobre a Cidade – Habitação e Democracia no Rio de Janeiro*. São Paulo. Pro-Editores, 2002.
23. Mapa do Município do Rio de Janeiro com indicação da predominância de loteamentos irregulares na Zona Oeste (AP5) e de favelas na Zona Norte (AP3). Fonte: Instituto Pereira Passos.
24. Fórum de Macaé, RJ. Foto: Fábio Costa. Fonte: propriedade do autor.
25. Foto aérea e Croquis da cidade de Goiânia. Foto: autor desconhecido; Fonte Prefeitura de Goiânia. Croquis elaborado pelo autor.
26. Mapa da Intervenção no Morro do Sapê. Autor: André Luiz Pinto. Fonte: elaborado a propósito, e Planta da Intervenção no Morro do Sapê, elaborado pelo escritório Archi-5. Fonte: **Conde**, Luiz Paulo e **Magalhães**, Sérgio. *Favela-Bairro: Uma Outra História da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora Vivercidades, 2004.
27. Mapa da Intervenção na Selva de Pedra, croquis elaborado pelo autor.
28. Croquis da relação entre os tecidos urbanos da Selva de Pedra e do bairro do Leblon, elaborado pelo autor.
29. Croquis da relação de alturas entre as edificações da Selva de Pedra e do bairro do Leblon, elaborado pelo autor.
30. Gráfico de densidades populacionais da cidade do Rio de Janeiro, elaborado pelo autor.
31. Mapa e Gráfico indicativos das densidades do Município do Rio de Janeiro, elaborados pelo autor, sobre base de dados do *Anuário Estatístico da Cidade do Rio de Janeiro*, 1998. PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO., 2000.
32. Esquema de relação entre áreas ocupadas dos bairros de Mandala, Selva de Pedra e Ipanema. Elaborado pelo autor, segundo dados coletados em pesquisa desenvolvida em PA5, FAU-UFRJ, 2003.
33. Croquis com identificação de campus universitários indicados, elaborado pelo autor sobre Imagens de satélite. Fonte: Google Earth. E esquema de proporção entre campus universitários indicados, elaborado pelo autor, sobre base de dados calculada a propósito.

34. Croquis com indicação de escala sobre Desenho do Projeto para Cidade Universitária, elaborado pelo autor, sobre imagem de **Mindlin**, Henrique E. *Arquitetura moderna no Brasil*. Rio de Janeiro: Aeroplano Editora, 1999.
35. Croquis com indicação da relação entre a Ilha do Fundão e o Centro da Cidade, elaborada pelo autor sobre imagem de satélite. Fonte: Google Earth.
36. Imagem com relação de escalas entre a Ilha do Fundão e trechos urbanos indicados, elaborada pelo autor, sobre base de fonte desconhecida.
37. Desenhos (3) com a relação entre equipamentos da Ilha do Fundão e ícones arquitetônicos do Rio de Janeiro, elaborado pelo autor, sobre dados coletados em (i) **Mindlin**, Henrique E. *Arquitetura Moderna no Brasil*. Rio de Janeiro: Aeroplano Editora, 1999, e em (ii) base aerofogramétrica da cidade.
38. Parte de desenho de Alfred Agache. Fonte: **Agache**, Alfred. *Cidade do Rio de Janeiro: Remodelação, Extensão e Embellezamento, 1926-1930*. Paris: Foyer Brésilien, 1930.
39. Croquis de modelo de ocupação da área central, elaborado pelo autor.
40. Mapa da Intervenção na Esplanada de Santo Antônio, elaborado por André Luiz Pinto, a propósito, sobre base cadastral da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.
41. Croquis elaborado pelo autor.
42. Desenho de Le Corbusier. Fonte: Tsiomis, Yannis. *Le Corbusier. Rio de Janeiro : 1929, 1936*. Rio de Janeiro: Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro/ Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1998.
43. *Cartoon* publicado no Jornal *Pasquim* (1976).
44. Edifício em Copacabana e croquis sobre a relação edificação/garagem. Foto e croquis do autor.
45. Croquis elaborado pelo autor. Fonte: **Magalhães**, Sérgio Ferraz. *Sobre a Cidade – Habitação e Democracia no Rio de Janeiro*. São Paulo. Pro-Editores, 2002.
46. Croquis elaborado pelo autor. Fonte: **Magalhães**, Sérgio Ferraz. *Sobre a Cidade – Habitação e Democracia no Rio de Janeiro*. São Paulo. Pro-Editores, 2002.
47. Quadro comparativo das malhas urbanas de Buenos Aires/ Nova York/ Paris. Fonte: **Magalhães**, Sérgio Ferraz. *Sobre a Cidade – Habitação e Democracia no Rio de Janeiro*. São Paulo. Pro-Editores, 2002.
48. Esquema do quadro teórico Cidade Contemporânea/Cidade Moderna, elaborado pelo autor.
49. Esquema do quadro teórico Contigüidade/Ruptura, elaborado pelo autor.

Considerações Finais:

-Foto da folha de rosto das Considerações Finais: *Jovem com pião*. Autor: Thiago Santana. 1998.

50. Foto: Ícones cariocas na Barra. Autor: André Luiz Pinto. Fonte: propriedade do autor.

Anexo:

Figuras, Gráficos e Tabelas.

1 a 10: Gráficos elaborados pelo autor, sobre bases de dados indicadas.

11. Mapa de indicação de linhas de transporte sobre trilhos, na cidade do Rio de Janeiro, elaborado pelo autor.

12. Tabela com custos estimados de sistemas de transporte sobre trilhos, elaborada pelo autor. Fonte: Secretarias de Transportes e de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano do Estado do Rio de Janeiro.

13 a 15. Tabelas estatísticas. Fonte: Armazém de dados da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.

16. Comparação entre bairros da cidade do Rio de Janeiro, elaborada pelo autor, segundo dados coletados em pesquisa desenvolvida em PA5, FAU-UFRJ, 2003.

17. Desenho Plano Piloto da Barra da Tijuca. Fonte: **Costa**, Lúcio. *Lúcio Costa: Registro de Uma Vivência*. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.

18. Esquema elaborado por André Luiz Pinto, sobre base do Google Earth.

19. Mapa de proposta para Cidade Universitária, Alfred Agache. Fonte: **Agache**, Alfred. *Cidade do Rio de Janeiro: Remodelação, Extensão e Embellezamento, 1926-1930*. Paris: Foyer Brésilien, 1930.

20. Mapa de proposta para Cidade Universitária da UB, campus do Maracanã. Piacentini. Fonte: arq. Milton Fefermann

21. Mapa de proposta para Cidade Universitária da UB, campus do Maracanã, Le Corbusier. Fonte: arq. Milton Fefermann

22. Mapa de proposta para Cidade Universitária da UB, campus do Maracanã, Lúcio Costa. Fonte: arq. Milton Fefermann

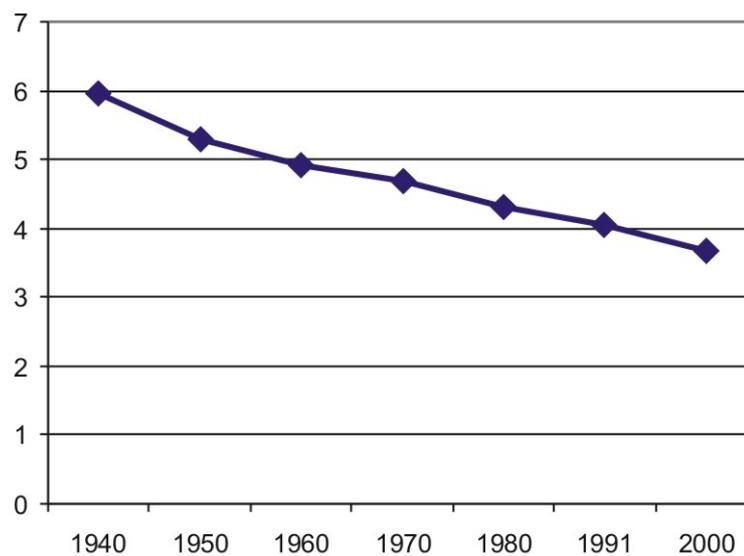
23. Mapa comparativo – Campus UFRJ x Campus PUC, elaborado pelo autor sobre base aerofotogramétrica da Cidade do Rio de Janeiro.

Anexo: Figuras, Gráficos e Tabelas

Anexo: Figuras, Gráficos e Tabelas

Figura 1

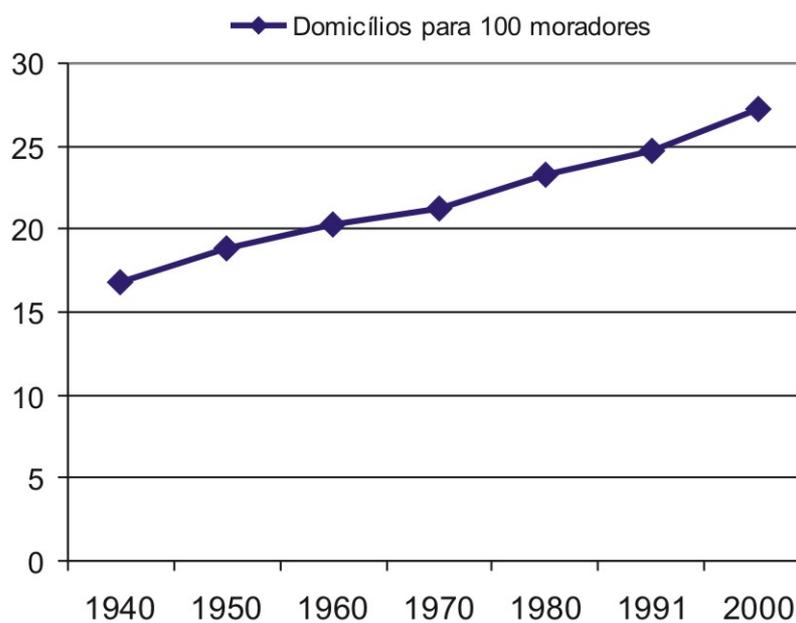
**Brasil Urbano 1940-2000
Moradores por domicílio**



Fonte: IBGE

Figura 2

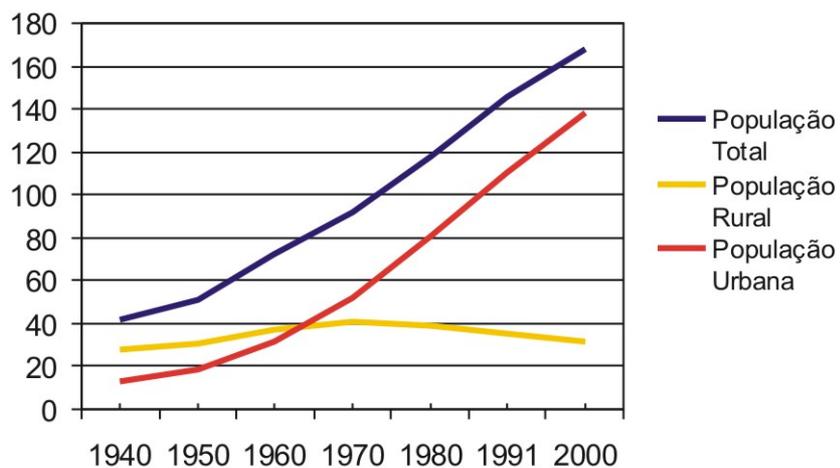
**Brasil Urbano 1940-2000
Nucleação da família**



Fonte: IBGE; dados trabalhados pelo autor

Figura 3

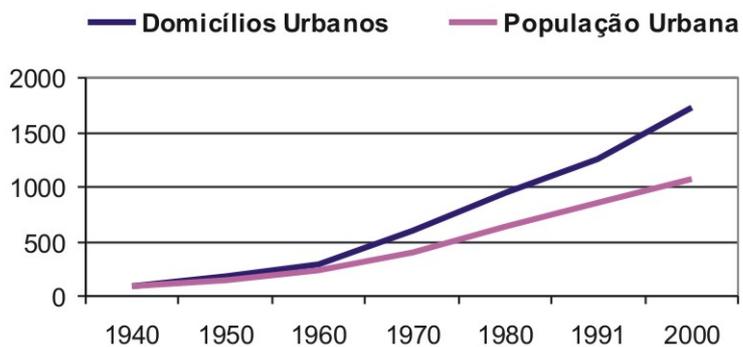
População - Brasil 1940-2000



Fonte: IBGE

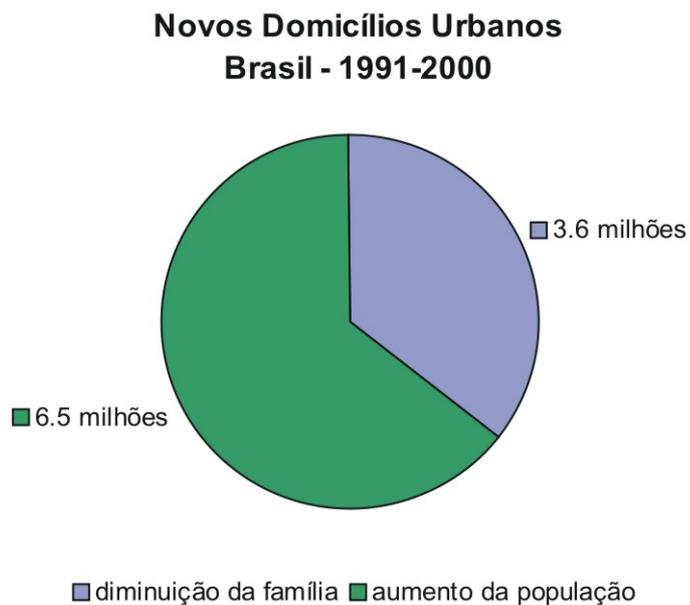
Figura 4

Brasil Urbano - População e Domicílios 1940 = 100



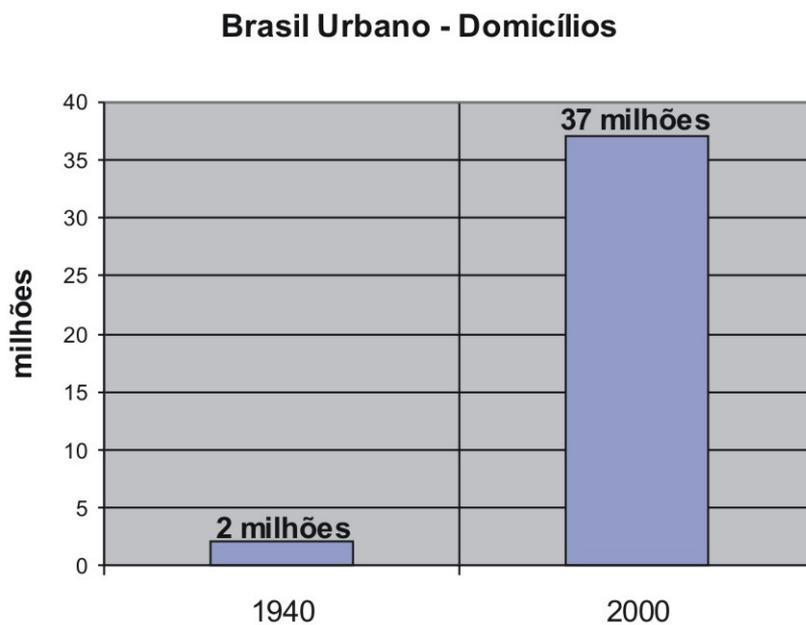
Fonte: IBGE

Figura 5



Fonte: IBGE; dados trabalhados pelo autor

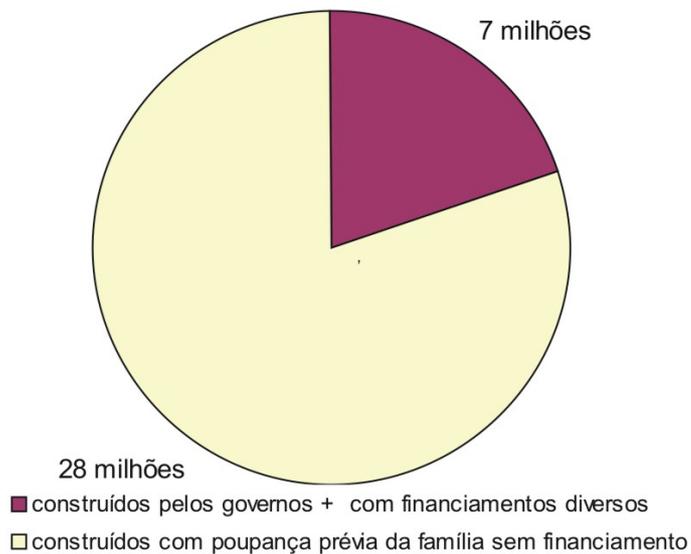
Figura 6



Fonte: IBGE

Figura 7

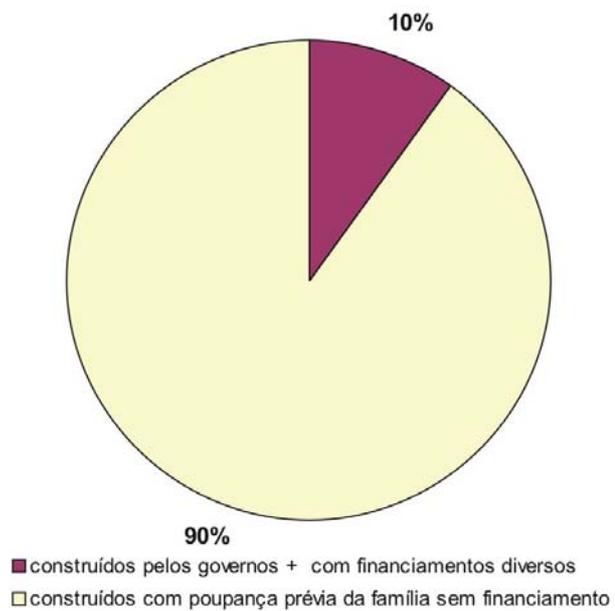
**Novos Domicílios Urbanos segundo a fonte dos recursos
Brasil - 1940-2000**



Fonte IBGE e outras; dados trabalhados pelo autor

Figura 8

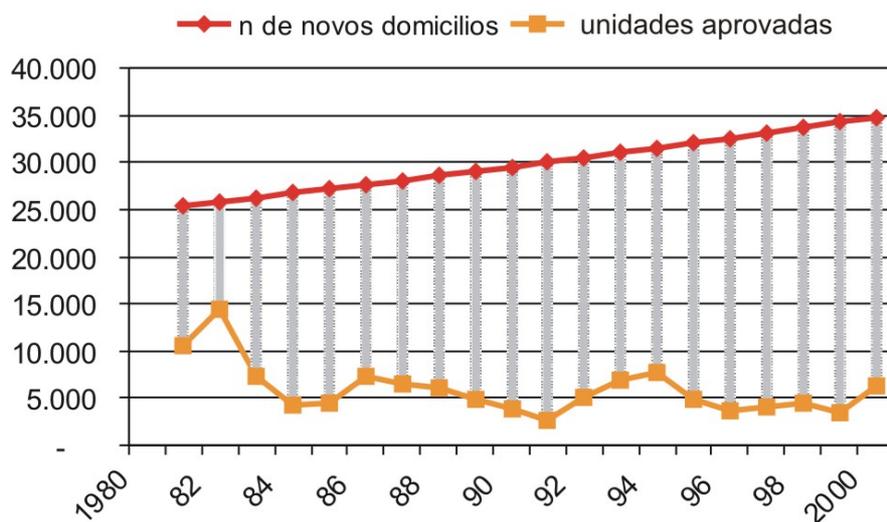
**Novos Domicílios Urbanos segundo a fonte dos recursos
Brasil - 1991-2000**



Fonte: IBGE e outras; dados trabalhados pelo autor

Figura 9

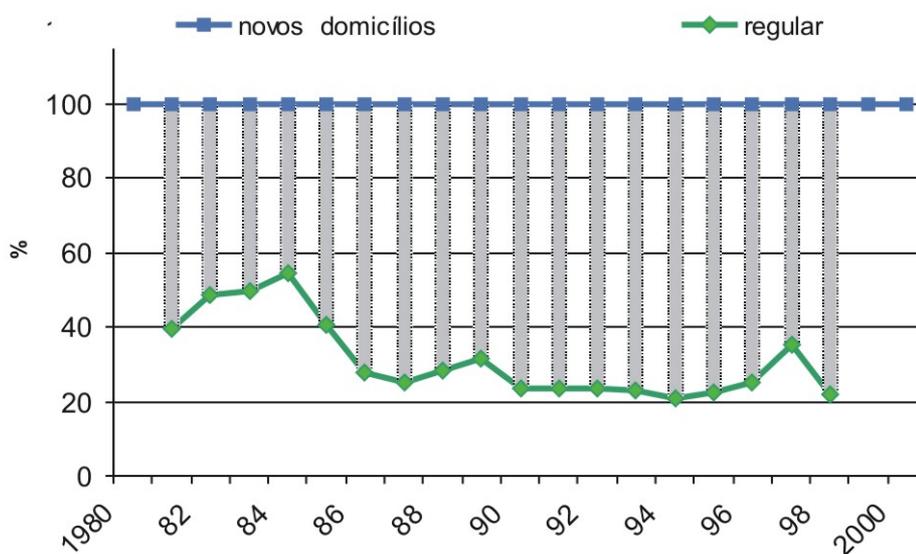
Município do Rio de Janeiro 1980/2000
Domicílios construídos e domicílios aprovados pela Prefeitura



Fonte: Secretaria Municipal de Urbanismo e Instituto Pereira Passos; dados trabalhados pelo autor

Figura 10

Município do Rio de Janeiro
Relação entre domicílios construídos e domicílios aprovados pela Prefeitura



Fonte: Secretaria Municipal de Urbanismo e Instituto Pereira Passos; dados trabalhados pelo autor

Figura 11

Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Linhas de transporte sobre trilhos existentes e projetadas



Fonte: Secretaria de Transporte do Estado do Rio de Janeiro; dados trabalhados pelo autor

Figura 12

Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Sistema de Transporte sobre trilhos - transformação das linhas existentes em metrô e construção de novas linhas.

Custos estimados e relação custo sobre demanda/dia

| | Custos R\$ | Demanda | R\$/pass.dia |
|-----------------------------|-------------------|----------------|---------------------|
| Estácio - Carioca | 700 milhões | 300 mil | 2,33 mil |
| Pedro II - Deodoro | 390 milhões | 400 mil | 0,97 mil |
| Copacabana - Ipanema | 640 milhões | 50 mil | 12,80 mil |
| Plano XXI / Supervia | 1.950 milhões | 700mil | 2,78 mil |
| Linha 6 | 4.000 milhões | 500mil | 8,00 mil |
| Linha 3 (parte 1) | 1.100 milhões | 400mil | 2,75 mil |
| Anel Linha 1 | 3.000 milhões | 200mil | 15,00 mil |
| Linha 4 | 3.000 milhões | 100mil | 30,00 mil |
| Linha 3 (parte2) | 1.900 milhões | 150mil | 12,67 mil |

Fonte: Secretarias de Transporte e de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano do Estado do Rio de Janeiro; dados trabalhados pelo autor

Figura 13

Capítulo 4.1 Evolução e Distribuição

Tabela 4.1.1 População residente - Brasil, Estado do Rio de Janeiro e Município do Rio de Janeiro - 1872/2000

| Brasil / Estado / Município | (1) 01.08.1872 | (1) 31.12.1890 | (1) 31.12.1900 | (1) 01.09.1920 | (1) 01.07.1940 | (1) 01.09.1950 | 01.09.1960 | 01.09.1970 | 01.09.1980 | 01.09.1991 | 01.09.2000 |
|-----------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------|---------------|-------------|-------------|-------------|
| Brasil | 9 930 478 | 14 333 915 | 17 438 434 | 30 635 605 | 41 236 315 | 51 944 397 | 70 070 457 | 93 139 037 | 119 002 706 | 146 825 475 | 169 799 170 |
| Estado do Rio de Janeiro | 1 057 696 | 1 399 535 | 1 737 478 | 2 717 244 | 3 611 998 | 4 674 645 | 6 610 748 | 8 994 802 | 11 291 520 | 12 807 706 | 14 391 262 |
| Município do Rio de Janeiro | 274 972 | 522 651 (2) | 811 443 | 1 157 873 | 1 764 141 | 2 377 451 | 3 281 908 | 4 251 918 (3) | 5 090 790 | 5 480 778 | 5 857 904 |

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, Anuário Estatístico do Brasil - 1997 e Censo Demográfico 2000

(1) População presente

2) Por terem sido cancelados os resultados do Censo de 1900 do então Distrito Federal, foram utilizados os dados do Censo efetuado em 20/09/1906.

(3) Dado numérico resultante de cálculo efetuado com base em microdados do Censo Demográfico de 1980 do IBGE.

Capítulo 9.1 Urbanos

Figura 14

Nota: 1 - Os dados de área construída foram retirados do Cadastro Imobiliário da SMF e referem-se ao número de guias emitidas até setembro de 2000, sendo estes de bairros contidos nas RAs de Inhaúma e Ramos e do West respectivamente, estas RAs sofreram alterações em seu universo, ocorrendo diminuições nas RAs de Ramos e Inhaúma, no cadastro de população de 1996.
2 - A divisão territorial do Município apresentada nesta tabela é anterior à criação das RAs do Cadeo de Deus e Realejo e sua inserção no cadastro do IPTU. Com a revisão da estrutura dos censos de 1991 e contagem da população de 1996.

1) O IBGE tomou a área territorial de 1.264,20 km² para todo o Município do Rio de Janeiro, sem discriminação da área territorial das Áreas de Planejamento, Regiões Administrativas e Bairros, até que se obtenham dados mais atualizados, provenientes do mapeamento digital que vem sendo realizado atualmente pela Diretoria de Informações Geográficas - IPP/DIG.

O Espaço Urbano - Área construída total e residencial, área territorial e densidade construída total e residencial, segundo as Áreas de Planejamento e Regiões Administrativas - 2000

| Áreas de Planejamento e Regiões Administrativas | Área construída (m²) | | Área territorial (ha) (1) | | Densidade construída (m²/ha) | |
|-------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------------|-------------|------------------------------|---------------|
| | Total | Residencial | Total | Residencial | Total | Residencial |
| | (A) | (B) | (C) | (D) | (A/C) | (B/C) |
| Total | 144.336.257,00 | 100.047.489,00 | 125.527,80 | | 1.149,83 | 797,01 |
| Área de Planejamento 1 | 19.026.463,00 | 4.632.374,00 | 3.562,40 | | 5.311,09 | 1.293,09 |
| I RA Portuária | 2.717.533,00 | 547.152,00 | 845,31 | | 3.214,84 | 647,28 |
| II RA Centro | 9.923.731,00 | 933.177,00 | 640,08 | | 15.503,89 | 1.457,91 |
| III RA Rio Comprido | 2.204.753,00 | 1.245.489,00 | 611,21 | | 3.607,19 | 2.037,74 |
| VII RA São Cristóvão | 2.965.526,00 | 850.407,00 | 768,64 | | 3.884,15 | 1.106,37 |
| XI RA Paqueta | 166.009,00 | 143.546,00 | 147,18 | | 1.127,93 | 975,31 |
| XXIII RA Santa Teresa | 1.028.901,00 | 912.603,00 | 569,98 | | 1.805,15 | 1.601,11 |
| Área de Planejamento 2 | 42.884.187,00 | 34.240.573,00 | 9.896,48 | | 4.332,40 | 3.459,17 |
| IV RA Botafogo | 11.711.738,00 | 8.576.218,00 | 1.558,25 | | 7.515,96 | 5.503,11 |
| V RA Copacabana | 8.022.650,00 | 6.781.756,00 | 546,54 | | 14.679,36 | 12.408,53 |
| VI RA Lagoa | 9.551.370,00 | 8.160.867,00 | 2.091,58 | | 4.566,58 | 3.901,76 |
| VIII RA Tijuca | 6.961.249,00 | 5.537.630,00 | 4.259,03 | | 1.634,47 | 1.300,21 |
| IX RA Vila Isabel | 6.604.478,00 | 5.155.989,00 | 1.303,26 | | 5.067,96 | 3.956,23 |
| XXVII RA Rocinha | 32.488,00 | 29.103,00 | 139,82 | | 232,37 | 208,15 |
| Área de Planejamento 3 | 45.234.987,00 | 31.878.532,00 | 20.745,13 | | 2.190,51 | 1.536,68 |
| X RA Ramos | 3.892.285,00 | 2.109.441,00 | 1.142,40 | | 3.407,13 | 1.846,51 |
| XI RA Penha | 6.349.068,00 | 3.888.226,00 | 2.578,90 | | 2.461,93 | 1.511,58 |
| XII RA Inhaúma | 3.241.198,00 | 2.043.388,00 | 1.230,05 | | 2.635,02 | 1.661,20 |
| XIII RA Méier | 10.773.395,00 | 8.181.488,00 | 2.937,06 | | 3.688,09 | 2.785,60 |
| XIV RA Irajá | 4.028.946,00 | 3.127.486,00 | 1.558,02 | | 2.585,94 | 2.007,35 |
| XV RA Madureira | 6.790.650,00 | 5.161.629,00 | 3.078,26 | | 2.206,00 | 1.676,80 |
| XX RA Ilha do Governador | 4.255.948,00 | 3.501.854,00 | 4.223,31 | | 1.007,73 | 829,17 |
| XXII RA Anchieta | 1.774.807,00 | 1.407.449,00 | 1.410,75 | | 1.258,06 | 997,66 |
| XXVI RA Paqueta | 2.401.430,00 | 1.395.101,00 | 1.734,79 | | 1.384,28 | 804,19 |
| XXVII RA Jacarecinho | 200.863,00 | 54.779,00 | 98,86 | | 2.031,71 | 554,08 |
| XXIX RA Complexo do Alemão | 274.023,00 | 117.325,00 | 296,77 | | 923,36 | 395,34 |
| XXX RA Mare | 1.252.272,00 | 880.416,00 | 455,96 | | 2.746,44 | 1.930,90 |
| Área de Planejamento 4 | 21.494.054,00 | 17.373.684,00 | 30.351,98 | | 708,16 | 572,41 |
| XVI RA Lacerdopólis | 11.605.711,00 | 9.396.242,00 | 12.785,25 | | 907,74 | 734,93 |
| XXIV RA Barra da Tijuca | 9.888.343,00 | 7.977.442,00 | 17.566,73 | | 562,90 | 454,12 |
| Área de Planejamento 5 | 15.696.676,00 | 11.922.336,00 | 60.949,90 | | 257,53 | 195,61 |
| XXVIII RA Banque | 6.458.012,00 | 5.324.644,00 | 12.237,02 | | 527,74 | 435,13 |
| XXVIII RA Campo Grande | 5.518.385,00 | 4.067.739,00 | 17.166,93 | | 321,45 | 236,95 |
| XX RA Santa Cruz | 2.946.659,00 | 1.891.002,00 | 16.373,26 | | 179,97 | 121,60 |
| XXVII RA Guaratiba | 773.613,00 | 538.951,00 | 15.172,69 | | 50,99 | 35,52 |

Fone: Secretária Municipal de Fazenda - SMF, Coordenação do IPTU - Cadastro Imobiliário, Bases Estatísticas e de Apoio à Gestão do Cadeo de Deus e Realejo.

Tabulação, Metodologia para Agregação e Cálculos: Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos - IPP, Diretoria de Informações Geográficas - Base - DIG-ALFA.

Figura 15

IX Vila Isabel 186 013 1 288 480 144
 Vila Isabel 81 858 322 27 254
 Andaraí 38 540 226 67 170
 Grajaú 38 296 574 386 67

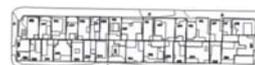
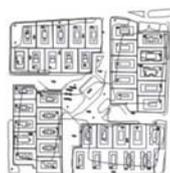
Armazém de Dados do IPP Características Demográficas

Tabela 4.1.4 - População residente, área territorial, área acima da cota 100 e densidade bruta, segundo as Áreas de Planejamento, Regiões Administrativas e Bairros - 2000

| Áreas de Planejamento, Regiões Administrativas e Bairros | População | Área (ha) | Área acima da cota 100 (ha) | Densidade bruta (hab/ha) |
|----------------------------------------------------------|------------------|----------------|-----------------------------|--------------------------|
| Total | 5 857 904 | 122 456 | 27 369 | 48 |
| Área de Planejamento 1 | 268 280 | 3 440 | 464 | 437 |
| I Portiária | 39 973 | 851 | 2 | 47 |
| Saúde | 2 186 | 36 | - | 60 |
| Gambá | 10 490 | 111 | 2 | 94 |
| Santo Cristo | 9 618 | 168 | - | 57 |
| Caju | 17 679 | 535 | - | 33 |
| II Centro | 39 135 | 572 | - | 68 |
| Centro | 39 135 | 572 | - | 68 |
| III Rio Comprido | 73 661 | 580 | 127 | 127 |
| Catumbi | 12 914 | 54 | 3 | 239 |
| Rio Comprido | 34 833 | 334 | 119 | 104 |
| Cidade Nova | 5 282 | 93 | - | 57 |
| Estácio | 20 632 | 98 | 4 | 210 |
| VII São Cristóvão | 70 945 | 750 | 4 | 95 |
| São Cristóvão | 38 334 | 411 | - | 93 |
| Marquês | 13 594 | 80 | 4 | 170 |
| Benfica | 19 017 | 174 | - | 110 |
| Visco da Gama | - | 86 | - | - |
| XXI Paqueta | 3 421 | 171 | - | 20 |
| Paqueta | 3 421 | 171 | - | 20 |
| XXIII Santa Teresa | 41 145 | 516 | 331 | 80 |
| Santa Teresa | 41 145 | 516 | 331 | 80 |
| Área de Planejamento 2 | 997 478 | 10 043 | 5 174 | 99 |
| IV Botafogo | 239 895 | 1 503 | 269 | 159 |
| Flamengo | 53 268 | 165 | - | 324 |
| Glória | 10 068 | 114 | - | 89 |
| Laranjeiras | 46 381 | 249 | 61 | 186 |
| Castel | 21 724 | 68 | 11 | 319 |
| Cosme Velho | 7 229 | 89 | 40 | 81 |
| Botafogo | 78 259 | 480 | 64 | 163 |
| Humaitá | 15 186 | 105 | 35 | 144 |
| Urua | 6 750 | 232 | 59 | 29 |
| V Copacabana | 161 178 | 508 | 86 | 317 |
| Leme | 14 157 | 98 | 13 | 145 |
| Copacabana | 147 021 | 410 | 72 | 359 |
| VI Lagoa | 174 062 | 2 373 | 667 | 73 |
| Ipameria | 46 808 | 308 | 4 | 152 |
| Leblon | 46 670 | 215 | 17 | 217 |
| Lagoa | 18 675 | 511 | 47 | 37 |
| Jardim Botânico | 19 960 | 269 | 1 | 73 |
| Galvã | 17 475 | 258 | 107 | 68 |
| Vidigal | 13 719 | 162 | 97 | 85 |
| São Conrado | 11 155 | 649 | 415 | 17 |
| VIII Tijuca | 180 992 | 4 228 | 3 554 | 43 |
| Praça da Bandeira | 9 102 | 72 | - | 126 |
| Tijuca | 163 636 | 1 007 | 410 | 163 |
| Alto da Boa Vista | 8 254 | 3 150 | 3 144 | 3 |
| Área de Planejamento 3 | 2 353 590 | 20 349 | 1 728 | 116 |
| XXVII Rocinha | 56 338 | 144 | 98 | 392 |
| Rocinha | 56 338 | 144 | 98 | 392 |
| X Ramos | 150 403 | 1 130 | 8 | 133 |
| Marquinhos | 31 059 | 262 | - | 119 |
| Bonsucesso (4) | 19 288 | 220 | - | 88 |
| Ramos (4) | 37 537 | 279 | - | 134 |
| Clara | 62 509 | 369 | 8 | 169 |
| XI Penha | 183 194 | 1 396 | 30 | 131 |
| Penha | 72 692 | 581 | 16 | 125 |
| Penha Circular | 51 113 | 462 | 14 | 111 |
| Bris de Piná | 59 389 | 352 | - | 169 |
| XXXI Vigário Geral | 135 311 | 1 141 | - | 119 |
| Cortovil | 46 533 | 386 | - | 121 |
| Parada de Lucas | 23 269 | 220 | - | 106 |
| Vigário Geral | 39 953 | 339 | - | 117 |
| Jardim América | 25 946 | 197 | - | 131 |
| XII Inhaúma | 130 635 | 1 068 | 81 | 120 |
| Higienópolis | 16 597 | 116 | - | 143 |
| Maria da Graça | 8 189 | 62 | - | 99 |
| Del Castilho | 14 246 | 144 | - | 99 |
| Inhaúma | 42 722 | 349 | 5 | 123 |
| Engenho da Rainha | 27 311 | 223 | 49 | 123 |
| Tomás Coelho | 21 560 | 175 | 27 | 123 |
| XIII Méier | 398 486 | 2 941 | 534 | 135 |
| São Francisco Xavier | 7 787 | 65 | 4 | 120 |
| Rociba | 9 542 | 131 | 13 | 73 |
| Riachuelo | 13 107 | 93 | 15 | 141 |
| Sampaio (6) | 10 508 | 88 | 14 | 119 |
| Engenho Novo (6) | 44 472 | 264 | 45 | 168 |
| Jacaré | 7 392 | 84 | - | 88 |
| Lins de Vasconcelos | 35 171 | 267 | 129 | 132 |
| Méier | 51 344 | 247 | - | 208 |
| Todos os Santos | 22 927 | 101 | - | 226 |
| Cachambi | 41 334 | 225 | - | 184 |
| Engenho de Dentro | 46 834 | 392 | 68 | 119 |
| Água Santa | 7 243 | 243 | 159 | 30 |
| Encantado | 15 412 | 106 | - | 145 |
| Piedade | 44 111 | 389 | 83 | 113 |
| Aboiação | 12 346 | 62 | - | 200 |
| Piares | 28 956 | 184 | 4 | 158 |
| XIV Inrajá | 202 967 | 1 504 | 66 | 135 |
| Vila Kosmos | 17 673 | 152 | 26 | 116 |

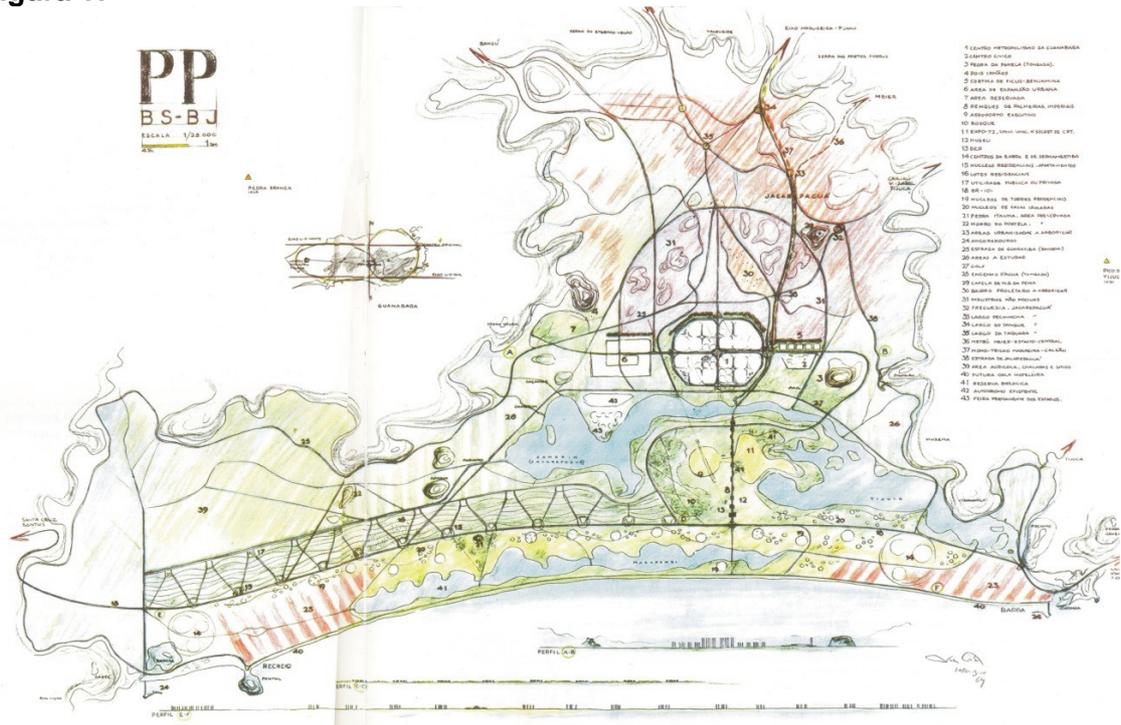
Figura 16

| <u>Mandala</u> | <u>Selva de Pedra</u> | <u>Quadra em Ipanema</u> |
|-------------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------------|
| Área Total: 286.000 m ² | Área Total: 67.600 m ² | Área Total: 9.500 m ² |
| Total de Prédios: 14 | Total de Prédios: 40 | Total de Prédios: 30 |
| Total de casas: 36 | Total de Habitantes: 8400 | Total de Habitantes: 1260 |
| Total de Habitantes: 2383 | Área por Habitante: 8 m ² | Área por Habitante: 7,5 m ² |
| Área por Habitante: 120,00 m ² | Apartamentos por andar: 4 | Apartamentos por andar: 2 |
| Apartamentos por Andar: 4 e 8 | Andares: 15 | Andares: 6 |
| Andares: 9 | Total de apartamentos: 2400 | Total de apartamentos: 360 |
| Total de apartamentos: 756 | | |



Comparação entre bairros do Rio de Janeiro: Mandala (Barra da Tijuca), Selva de Pedra e Ipanema.

Figura 17



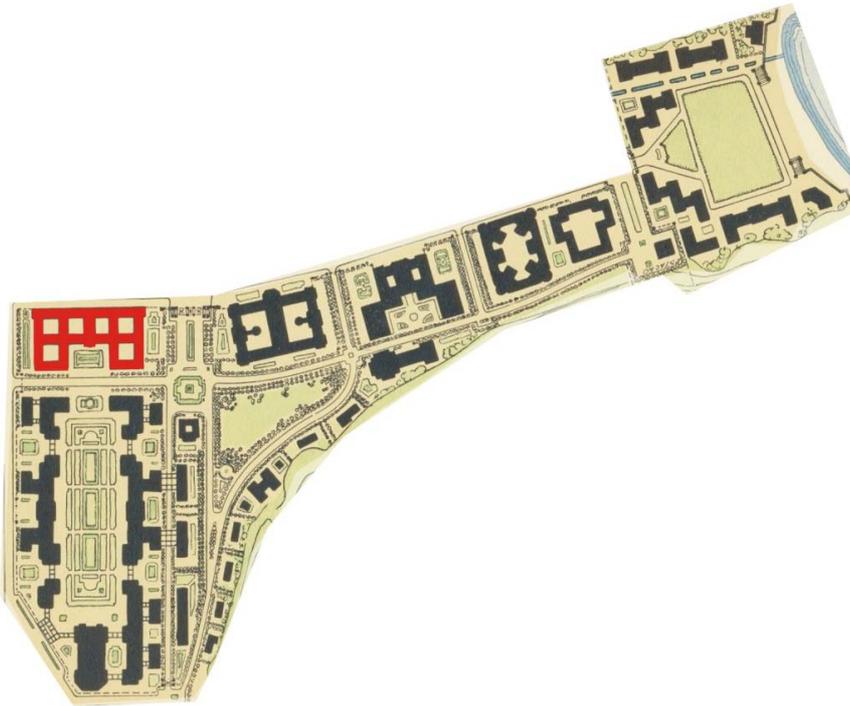
Plano Piloto para a Baixada de Jacarepaguá/Barra da Tijuca. Lúcio Costa, 1969.

Figura 18



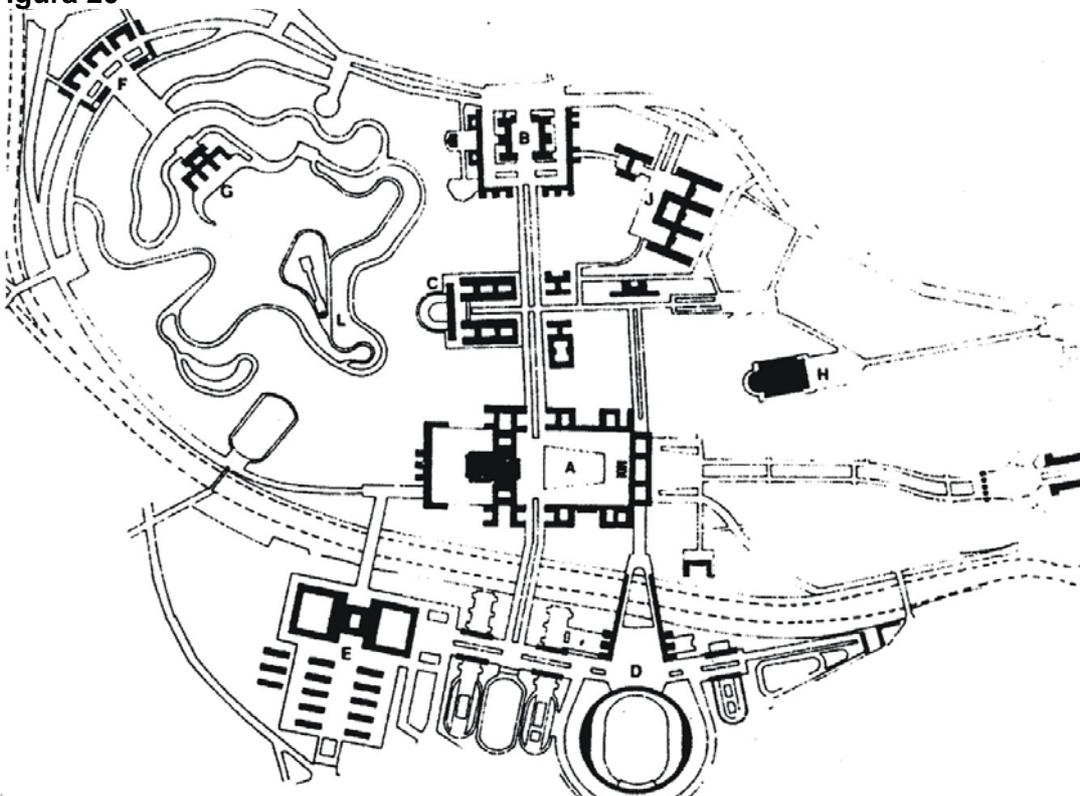
Esquema das distâncias entre assentamentos promovidos pelo governo e o centro do Rio de Janeiro.

Figura 19



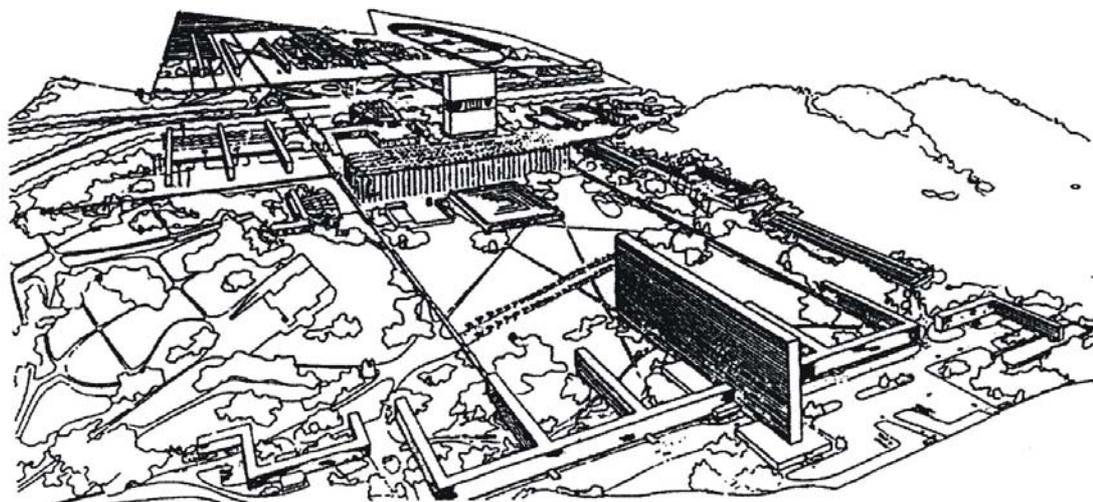
Estudo de Alfred Agache para o campus da Universidade do Brasil, Praia Vermelha. 1930.

Figura 20



Estudo de Piacentini para o campus da Universidade do Brasil no Maracanã/Quinta da Boa Vista.

Figura 21



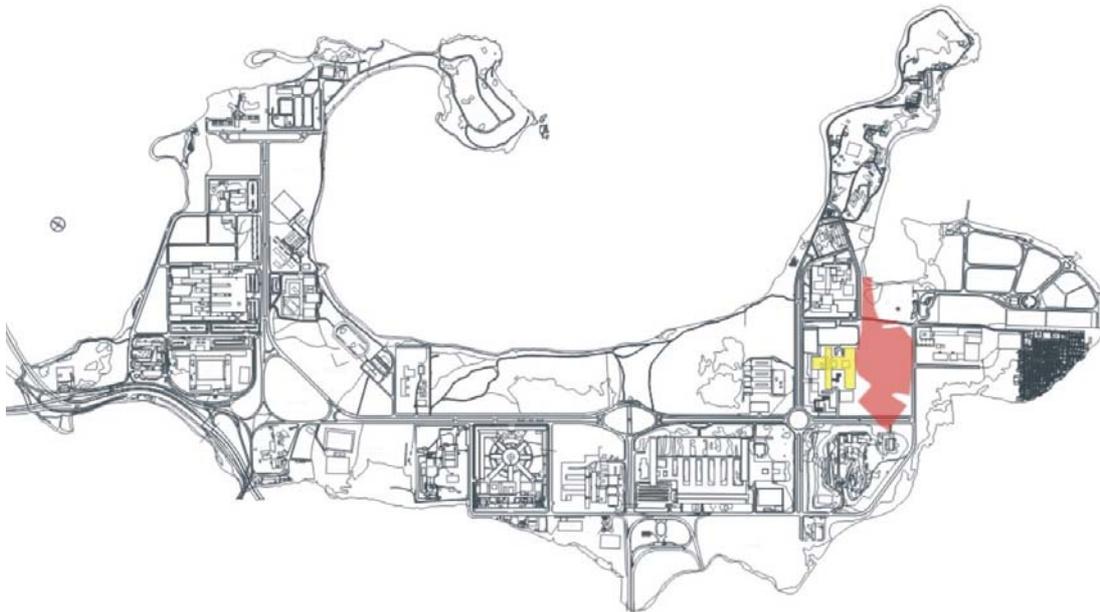
Estudo de Le Corbusier para o campus da Universidade do Brasil no Maracanã/Quinta da Boa Vista.

Figura 22



Estudo de Lúcio Costa para o campus da Universidade do Brasil, no Maracanã/Quinta da Boa Vista. 1936

Figura 23



Ilha do Fundão

Campus PUC - RJ



Esquema comparativo entre as áreas ocupadas pelo campus da PUC-RJ e a Faculdade de Arquitetura da UFRJ, na ilha do Fundão.

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)